This is a digital copy of a book that was preserved for generations on library shelves before it was carefully scanned by Google as part of a project to make the world's books discoverable online.

It has survived long enough for the copyright to expire and the book to enter the public domain. A public domain book is one that was never subject to copyright or whose legal copyright term has expired. Whether a book is in the public domain may vary country to country. Public domain books are our gateways to the past, representing a wealth of history, culture and knowledge that's often difficult to discover.

Marks, notations and other marginalia present in the original volume will appear in this file - a reminder of this book's long journey from the publisher to a library and finally to you.

Usage guidelines

Google is proud to partner with libraries to digitize public domain materials and make them widely accessible. Public domain books belong to the public and we are merely their custodians. Nevertheless, this work is expensive, so in order to keep providing this resource, we have taken steps to prevent abuse by commercial parties, including placing technical restrictions on automated querying.

We also ask that you:

+ *Make non-commercial use of the files* We designed Google Book Search for use by individuals, and we request that you use these files for personal, non-commercial purposes.

+ *Refrain from automated querying* Do not send automated queries of any sort to Google's system: If you are conducting research on machine translation, optical character recognition or other areas where access to a large amount of text is helpful, please contact us. We encourage the use of public domain materials for these purposes and may be able to help.

+ *Maintain attribution* The Google "watermark" you see on each file is essential for informing people about this project and helping them find additional materials through Google Book Search. Please do not remove it.

+ *Keep it legal* Whatever your use, remember that you are responsible for ensuring that what you are doing is legal. Do not assume that just because we believe a book is in the public domain for users in the United States, that the work is also in the public domain for users in other countries. Whether a book is still in copyright varies from country to country, and we can't offer guidance on whether any specific use of any specific book is allowed. Please do not assume that a book's appearance in Google Book Search means it can be used in any manner anywhere in the world. Copyright infringement liability can be quite severe.

About Google Book Search

Google's mission is to organize the world's information and to make it universally accessible and useful. Google Book Search helps readers discover the world's books while helping authors and publishers reach new audiences. You can search through the full text of this book on the web at `http://books.google.com/`

Acerca de este libro

Esta es una copia digital de un libro que, durante generaciones, se ha conservado en las estanterías de una biblioteca, hasta que Google ha decidido escanearlo como parte de un proyecto que pretende que sea posible descubrir en línea libros de todo el mundo.

Ha sobrevivido tantos años como para que los derechos de autor hayan expirado y el libro pase a ser de dominio público. El que un libro sea de dominio público significa que nunca ha estado protegido por derechos de autor, o bien que el período legal de estos derechos ya ha expirado. Es posible que una misma obra sea de dominio público en unos países y, sin embargo, no lo sea en otros. Los libros de dominio público son nuestras puertas hacia el pasado, suponen un patrimonio histórico, cultural y de conocimientos que, a menudo, resulta difícil de descubrir.

Todas las anotaciones, marcas y otras señales en los márgenes que estén presentes en el volumen original aparecerán también en este archivo como testimonio del largo viaje que el libro ha recorrido desde el editor hasta la biblioteca y, finalmente, hasta usted.

Normas de uso

Google se enorgullece de poder colaborar con distintas bibliotecas para digitalizar los materiales de dominio público a fin de hacerlos accesibles a todo el mundo. Los libros de dominio público son patrimonio de todos, nosotros somos sus humildes guardianes. No obstante, se trata de un trabajo caro. Por este motivo, y para poder ofrecer este recurso, hemos tomado medidas para evitar que se produzca un abuso por parte de terceros con fines comerciales, y hemos incluido restricciones técnicas sobre las solicitudes automatizadas.

Asimismo, le pedimos que:

+ *Haga un uso exclusivamente no comercial de estos archivos* Hemos diseñado la Búsqueda de libros de Google para el uso de particulares; como tal, le pedimos que utilice estos archivos con fines personales, y no comerciales.

+ *No envíe solicitudes automatizadas* Por favor, no envíe solicitudes automatizadas de ningún tipo al sistema de Google. Si está llevando a cabo una investigación sobre traducción automática, reconocimiento óptico de caracteres u otros campos para los que resulte útil disfrutar de acceso a una gran cantidad de texto, por favor, envíenos un mensaje. Fomentamos el uso de materiales de dominio público con estos propósitos y seguro que podremos ayudarle.

+ *Conserve la atribución* La filigrana de Google que verá en todos los archivos es fundamental para informar a los usuarios sobre este proyecto y ayudarles a encontrar materiales adicionales en la Búsqueda de libros de Google. Por favor, no la elimine.

+ *Manténgase siempre dentro de la legalidad* Sea cual sea el uso que haga de estos materiales, recuerde que es responsable de asegurarse de que todo lo que hace es legal. No dé por sentado que, por el hecho de que una obra se considere de dominio público para los usuarios de los Estados Unidos, lo será también para los usuarios de otros países. La legislación sobre derechos de autor varía de un país a otro, y no podemos facilitar información sobre si está permitido un uso específico de algún libro. Por favor, no suponga que la aparición de un libro en nuestro programa significa que se puede utilizar de igual manera en todo el mundo. La responsabilidad ante la infracción de los derechos de autor puede ser muy grave.

Acerca de la Búsqueda de libros de Google

El objetivo de Google consiste en organizar información procedente de todo el mundo y hacerla accesible y útil de forma universal. El programa de Búsqueda de libros de Google ayuda a los lectores a descubrir los libros de todo el mundo a la vez que ayuda a autores y editores a llegar a nuevas audiencias. Podrá realizar búsquedas en el texto completo de este libro en la web, en la página `http://books.google.com`

UNIVERSITY OF TORONTO LIBRARIES

REPÚBLICA DE BOLIVIA

MEMORIA

QUE PRESENTA EL

MINISTRO DE GOBIERNO Y FOMENTO

DOCTOR CLAUDIO PINILLA

ANTE EL CONGRESO ORDINARIO DE

1904

EDICION OFICIAL

LA PAZ

IMPRENTA DEL ESTADO.—J. CALASANZ TAPIA, DIRECTOR

YANACOCHA

1904

J
204
R2

HH. Señores Senadores y Diputados:

En cumplimiento de la prescripción del artículo 97 de la Constitución Política de la República, cábeme el honor de presentaros el informe del despacho de Gobierno y Fomento que he desempeñado interinamente desde el 12 de abril último.

GOBIERNO

ELECCIONES

En el mecanismo institucional de nuestra vida republicana, cumplía realizarse en el presente año la renovación del personal del Ejecutivo y de una parte del Legislativo.

Desde fines del año anterior el país venía organizando trabajos en tal sentido, esforzándose cada uno de los partidos en que está dividida la opinión nacional por acrecentar sus fuerzas y acumular sus elementos.

Esa labor preparatoria se verificó en medio de la mayor libertad é independencia y por consiguiente las candidaturas fueron enteramente espontáneas. Los grupos

electorales hicieron las designaciones por impulso exclusivo de sus afinidades consultando los intereses patrióticos, como cada uno de ellos entendió mejor.

Al comenzar el año é iniciar sus labores el Gabinete que debía presidir la función electoral, esbozó su programa político en la circular de 2 de enero, manifestando que para hacer práctico el principio de la libertad electoral, que es uno de los ideales de la época era menester que concurrieran la acción del Gobierno y la de los partidos, garantizando aquél el amplio ejercicio del derecho de sufragio, y absteniéndose éstos de emplear medios vedados que corrompan ó desmoralicen al pueblo, como son los del cohecho y el fraude.

Por su parte el Gobierno reiteró á las autoridades de su dependencia las recomendaciones que las tenía impartidas para que por ningún concepto tomasen intervención en las labores políticas de los círculos militantes; y las autoridades referidas manifestaron su decidido empeño por secundar los propósitos del Ejecutivo de mantener libre de toda acción oficial el acto mayestático del sufragio.

Conoce el país la correspondencia cambiada sobre este particular entre el Presidente de la República y uno de los candidatos á la primera magistratura del Poder Ejecutivo, correspondencia en la cual se evidenció de un modo palpable el propósito del Gobierno para otorgar todas las garantías que estuviesen en su esfera de acción para la lucha libre é independiente de los partidos.

La gestión del referido candidato se inició solicitando del Gobierno la adopción de las siguientes garantías:

"*a*) La reorganización de los cuerpos de Jurados, en todos los distritos electorales, donde aparezca un compromiso de adherentes, en la mayor parte ó en su totalidad, de un solo partido reconocido con sujeción al artículo 3.º de la Ley Electoral vigente. "*b*) La formación de comités mixtos, compuestos de adherentes de los partidos militantes, que resolverían las reclamaciones sobre calificaciones, fraudes y vicios del sufra-

gio; *c)* la prohibición absoluta á las policías de seguridad y municipal, de intervenir en las elecciones, bajo la conminatoria de su inmediata separación del servicio; *d)* el libre acceso de los electores á las mesas receptoras, las que deben funcionar en lugares públicos é independientes, como las plazas y avenidas centrales; *e)* la represión de todo fraude en el sufragio, á simple aviso comprobado de cualquier delegado ante la mesa receptora; *f)* la fiel observancia de lo prevenido en la segunda parte del artículo 20 de la Ley Electoral, sobre la comprobación personal del que pretenda sufragar sin cédula de calificación ó con la ajena; *g)* la vigencia de las circulares de 12 de abril de 1888 y 7 de abril de 1896."

Como se ve, estas iniciativas importaban, en algunas de sus sugestiones, la intromisión del Ejecutivo en facultades peculiares de las corporaciones electorales. No podía el Gobierno por ejemplo, cancelar la organización de los cuerpos de Jurados, alegando que ellos estaban compuestos de adherentes de un solo partido, porque esa medida que ahora podría ser aplaudida por algún partido, crearía un precedente funesto, con el cual, otro día cualquier Gobierno inescrupuloso, que quisiera imponer su voluntad disolvería los cuerpos electorales expresamente descentralizados de su acción para reorganizarlos á placer, burlando de tal manera el sentimiento nacional.

Por esas consideraciones, el señor Presidente contestó en los siguientes términos:

"Estoy conforme con las medidas cuya adopción se sirve Ud. insinuar, como apropiadas al fin de resguardar los derechos de los partidos que han de terciar en la lucha eleccionaria de este año; solo me permitirá Ud. hacer salvedad de aquellas que por la naturaleza de las funciones, corresponden á los Ayuntamientos, ó á las mesas Inscriptoras ó Receptoras; tampoco se podría intervenir en aquellas medidas que se establezcan por acuerdo de los partidos, sino para hacer práctico dicho acuerdo."

"Espero que este cambio preliminar de ideas, sobre el asunto que motiva la carta con que se ha servido Ud. honrarme, ha de llevar á su espíritu la convicción de que, en cuanto de mí dependa, he de aportar á la renovación del Poder Ejecutivo un sincero respeto por las prescripciones de la Ley Electoral y un decidido interés porque la elección sea libre y depurada de abusos."

Parecía procedente después de lo que se acaba de copiar que la réplica se concretaría á defender las iniciativas aludidas, ó á modificarlas procurando con espíritu práctico llegar á un acuerdo que asegurara las garantías buscadas, y á las que el señor Presidente de la República se hallaba bien dispuesto.

Empero la carta de 9 de febrero abordó nuevos elementos de debate histórico y político, limitándose á expresar en el tópico concreto que entre las iniciativas propuestas figuraban algunas de la privativa competencia del Gobierno, como la prohibición absoluta á las policías de intervenir en las elecciones bajo la conminatoria de su inmediata separación del servicio. Y después de recordar diversos antecedentes é increpar, en términos genéricos, á las autoridades departamentales reiteró el pedido relativo á la vigencia de las circulares de 12 de abril de 1888 y 7 de abril de 1896.

El señor Presidente respondió:

"Mucha es ya la correspondencia que tengo dirigida á los prefectos é intendentes, para recomendarles la fiel observancia de las leyes y disposiciones relativas á la función electoral. Se pondrán luego en vigencia las circulares de que se sirve hacer mención; es probable que algunos actos próximos manifiesten la rectitud con que procede el Gobierno."

No obstante esta categórica promesa y formal concesión de lo solicitado, el candidato Constitucional, replicó en su carta de 22 de marzo «que no se le hacía ni un ofreci-
« miento efectivo en favor del voto libre, ni un solo acto
« que demuestre la voluntad del mandatario de llevar á
« la práctica su programa declarado en ocasiones solem-
« nes y conculcado por las autoridades y funcionarios en-
« cargados de su ejecución, ni una palabra que reprima los
« atentados comprobados en la manera como se ha abierto
« y encamina la función electoral, que parece no tiene otro
« objeto que el de asegurar, con exceso el triunfo de la can-

« didatura del señor Montes, que es ya considerado en las « filas oficiales como elegido y sucesor de Ud.» y concluyó alegando como hechos comprobatorios, rumores que el tiempo ha desvanecido, ó que han sido formalmente desautorizados como el que se refiere á la causa del retiro del señor Salamanca del Ministerio de Hacienda.

El señor Presidente en su última comunicación de 6 de abril, levantó uno á uno los cargos producidos, expresando lo que sigue:

"Puedo asegurar á Ud., con plena convicción, que los ofrecimientos que le tengo hechos en mis anteriores cartas, han sido y serán efectivos; citaré algunos actos que lo comprueben: la organización del actual Gabinete, con elementos moderadores, de cuyo seno solo se ha retirado mi honorable amigo señor Salamanca, reemplazándolo el señor Valdez, quien aporta al Gobierno el contingente de sus luces y de su conocida honorabilidad, además de su natural atemperado y justiciero y de su conformidad con mi honrado programa político: la permanencia del señor Raña Trigo en la Prefectura de Tarija, puesto que renunció por el recelo de que fuera mal comprendida la actitud moderada y neutral que guardara al frente de la lucha de los partidos en aquella población, el nombramiento del Prefecto de Santa Cruz, persona sin influencia política en ese Departamento; la constitución del Ministerio Público, sostenida por el señor Ministro Saracho, sin más regla de criterio que la idoneidad personal; el constante y escrupuloso respeto que se ha guardado á la independencia del Poder Judicial; la tolerancia extrema para con los desbordes y calumnias de la prensa de oposición; la neutralidad del Ejército en la lucha de los partidos; la manera en fin, como se dirige la administración en este álgido período, por medio de la correspondencia epistolar, que es más eficaz en resultados que el gastado recurso de las circulares, destinadas en otro tiempo á dejar salvaguardada la forma, ó la exterioridad del culto tributado al dogma de la libertad electoral."

"Se sirve Ud. decirme, además, que van á cerrarse los registros de ciudadanía con la inscripción casi exclusiva de las listas oficiales, inclusa la fuerza armada, que, por primera vez en Bolivia, concurre al ejercicio del sufragio, perdiendo su neutralidad y con la exclusión *torpe* y *vejatoria* de los partidos opositores."—"Las mesas inscriptoras han funcionado desde enero, por mandato de la ley, y no se explica como, en ese largo espacio de tiempo, hubiera sido obstruida la inscripción de los adherentes á los partidos opositores. Si ha habido omisiones en la inscripción oportuna de algunos ciudadanos, creo que no hay motivo de cargo

contra el Gobierno, el que, ni interviene en la formación de las mesas electorales, ni en las funciones de éstas, que son independientes por la Constitución. El resultado electoral hará ver á Ud., en pocos días más, que no han sido excluidos los ciudadanos que militan en los partidos opositores, si han tenido la voluntad de inscribirse."

Estaba pues perfectamente obtenido el propósito de demandar garantías electorales positivas para el sufragio de mayo y fué á mérito de esos ofrecimientos, que el Ministerio tuvo la satisfacción de expedir las circulares de 13 y 26 de abril, insinuando á los Prefectos que resguarden con todo celo el libre y desembarazado ejercicio electoral; que interpongan su acción insinuatoria á fin de que las mesas receptoras se constituyan en lugares espaciosos y públicos, para el fácil acceso de los electores; y que procuren, en cuanto de ellos dependa, que los empleados inferiores de las policías se abstengan de concurrir al acto del sufragio. Las anteriores recomendaciones fueron puntualmente atendidas por las Prefecturas; y en alguna parte, como en Sucre, la abstención de los subalternos de policía fué comprobada con el depósito que hicieron los rondas de sus cédulas de calificación en poder del señor Fiscal del Distrito.

En cuanto al Ejército, es satisfactorio también hacer constar, que, sin embargo de que los jefes y oficiales tienen derecho al igual de los demás ciudadanos para concurrir con su voto á la formación de los poderes públicos, casi ninguno ha sufragado, porque el Batallón 5.°, el Regimiento Abaroa y una fracción de la Artillería, que pudieron calificarse en La Paz, en Oruro y en Potosí, fueron situados en Sacaba, donde no hubo siquiera elección de Diputados. El Batallón Loa 4.° de línea llegó á Potosí después de cerrado el término de las inscripciones y fué enviado á aquella ciudad, á reiterada instancia de las autoridades departamentales, al solo efecto de vigilar por el orden; habiéndose consentido que hiciera la guardia en las mesas receptoras tan solo á última hora, cuando fracasó el proyecto de encargar ese ser-

vicio á la Guardia Nacional, por la ausencia de los individuos del Batallón, lo que estuvo á punto de dar motivo para que no se instalasen las mesas receptoras.

El Batallón Campero 5.º de línea, que estaba en Viacha, tampoco pudo concurrir á sufragar en esta ciudad por la suspensión del tráfico del ferrocarril, ordenada por el Ministerio, á solicitud de los delegados de los grupos Constitucional y Puritano.

En los días de la elección, el Presidente del Directorio Constitucional de Sucre, se dirigió por telégrafo al Ministerio solicitando lo siguiente:

"Bando Prefectural acaba señalar los mismos locales que año pasado, palacios legislativo, municipal, cuartel San Francisco, para funcionamiento mesas receptoras, edificios de difícil acceso para electores por sus condiciones materiales, guardias que reagraban mediante elecciones odiosas y facilidad fraudes. Mesas deben funcionar en plaza principal, donde es posible vigilancia de autoridades y fiscalización partidos conforme precedentes locales."

"Agradece Directorio deferencia del Gobierno y espera complete sus medidas previsión en favor garantías electorales. Orden público no puede afianzarse sino por respeto recíproco de ciudadanos y autoridades.

Siento anunciarle se extreman medidas policiarias y se giran innumerables pliegos de cargo contra adherentes oposición.—Emeterio Cano."

El Ministerio tuvo la complacencia de atender inmediatamente esa reclamación trasmitiendo los siguientes telegramas:

"Prefecto.—Sucre.—Presidente Directorio Partido Constitucional denuncia que bando prefectural acaba señalar, para funcionamiento mesas receptoras, edificios de difícil acceso para electores por sus condiciones materiales, guardias que reagraban mediante elecciones odiosas y facilidad fraudes."

"Sírvase Ud. insinuarse con mesas receptoras, que funcionen en plaza pública y procuren evitar que estén rodeadas de guardias militares: que las elecciones sean un acto puramente cívico, fiado al respeto recíproco de los partidos."

"Llame gerentes partidos políticos y procure adopción de medidas de garantías recíprocas."

"Quéjase también señor Cano que allí se extreman medidas poli-

ciarias y que se giran innumerables pliegos de cargo contra adherentes oposición. Insinúo nombre señor Presidente República, se suspenda todo pliego de cargo hasta después de las elecciones, y que Ud. reprima intervención policiaria, si algunos agentes inferiores procedieran abusivamente."

"Saludo á Ud. atentamente.—Claudio Pinilla."

"Presidente del Partido Constitucional.—Sucre.—Se han expedido nuevas insinuaciones á la Prefectura de ese Departamento para que procure la reconsideración del acuerdo de las mesas receptoras, sobre las que el Gobierno no tiene otra clase de autoridad. Se ha encargado también que se suspendan los pliegos de cargo y se reprima todo abuso policial.—Claudio Pinilla."

"Prefecto.—Sucre.—Mayo 1.° de 1904.—Señor:—Cano denuncia que por motivo elecciones se ha decretado acusación contra treinta ciudadanos constitucionales, sindicados de asonada 17 último, sírvase procurar cumplimiento artículo 44 Reglamento Electoral.—Claudio Pinilla."

Otras insinuaciones, como las venidas de Cochabamba, primero para que se reabriese el término de la inscripción en la provincia de Ayopaya, y después para que se repitiese la votación de la sexta mesa de la ciudad para la elección de Diputados, no pudieron ser atendidas por el Ministerio, hallándose la primera suscrita por los candidatos del Partido Liberal, por cuanto ambas estaban fuera de las atribuciones legales del Ministerio, y su adopción podía crear precedentes funestos, que un día ú otro serían invocados para falsificar el voto popular reabriendo, á voluntad, los plazos legales y repitiendo las votaciones.

Si hay motivos atendibles para completar una elección cuyo resultado puede variar con los sufragios que faltan, esa resolución deberá ser adoptada por el poder competente, pero no por el Ejecutivo, cuyo papel es el de simple guardián del orden público y fiel garante del derecho de todos los ciudadanos.

El Gobierno tiene, pues, la satisfacción de haber presidido, de un modo irreprochable, una de las elecciones más libres que ha tenido la República, en términos que la corrección de su conducta ha sido reconocida por algunos ór-

ganos de la oposición en Sucre, Potosí y Oruro y encomiada con entusiasmo por la opinión imparcial del elemento extranjero.

No sería discreto esperar que esta actitud prescindente fuese reconocida desde luego por todos los partidos.

Los grupos no favorecidos por la confianza popular, se hallan dispuestos siempre á atribuir el fracaso de sus anhelos á causas extrañas, imputándolo ya á la acción del Gobierno y ya á recursos vedados del victorioso, y no á la única y racional determinación de estos sucesos, que por lo común suele ser su inferioridad ó minoría.

No han impresionado, por lo tanto, al Gobierno las quejas y acusaciones, más ó menos violentas, de la prensa política, en primer lugar porque ellas aparecerán sin garantía y no eran producidas en forma legal ni ante las autoridades competentes; y en segundo lugar, porque ha formado programa incontrastable suyo, la tolerancia más perfecta acerca de las publicaciones de los partidos, abrigando la convicción de que los desbordes de éstos más dañan á quien los profiere que al que los soporta.

Empero, cuando se le han presentado acusaciones autorizadas por su origen, cualquiera que fuera, al respecto, la convicción gubernativa, se les ha dado el curso correspondiente. Así pasó con las quejas y acusaciones de los gerentes del Partido Liberal Puritano de Sucre y Cochabamba contra las corporaciones electorales y autoridades inferiores, las que fueron remitidas á la magistratura fiscal de las localidades indicadas, á efecto de que se las tramitase conforme á ley; ordenando al propio tiempo, á los señores Prefectos que separen inmediatamente de sus puestos á aquellos funcionarios de policía contra los que resulten responsabilidades de intervención comprobada.

En medio de cargos generales deducidos contra las mesas inscriptoras por preferencias y exclusiones indebidas, y contra los grupos de la mayoría, por duplicación del voto de sus adherentes; el candidato del Partido Liberal Puritano, en una circular dirigida á los directorios de su agrupación en su condición mencionada, expresó que en la lucha electoral se habían empleado toda clase de irregularidades «hasta el crimen de malversación de los fondos públicos.»

Según se ha referido, mientras los cargos revestían carácter general, puramente político, y cuya sanción penal no correspondía al Gobierno, éste los miró con alto espíritu de ecuanimidad, limitándose, por lo sumo, á insinuar á los acusadores que, en homenaje de la regularidad legal, honrasen nuestra democracia formulando gestiones concretas por los medios especiales que las instituciones patrias franquean.

Al frente de la acusación estampada por un personaje, bajo su título de jefe de partido, respecto del «crímen de malversación de fondos públicos,» que solamente puede cometerse por los depositarios de la fe pública y de los dineros de la Nación, el Gobierno se creyó en el deber imprescindible de asumir actitud, requiriendo al ministerio público que instaurase los esclarecimientos precisos, á fin de que la sanción de la ley recayese sobre los administradores infieles que dilapidaban los recursos nacionales en la imposición de una candidatura, caso de ser efectiva la acusación; ó para que en evento contrario, se pronunciase el solemne veredicto jurídico-popular que determinase los fallos inapelables de la historia.

Los otros cargos de abusos é incorrecciones electorales tienen su fuero propio y giran en distinta y peculiar esfera.

Llevado el asunto á los estrados del *juri*, es decir radicado, lejos de toda influencia perniciosa, en un campo

donde los elementos de prueba, ya sea en la impugnación ó ya en la defensa revisten la amplitud é independencia deseables, procediendo correctamente habría podido prestarse un servicio inapreciable á la causa de la probidad administrativa. Mas, después de incidentes y dificultades contra la organización del jurado, el país ha visto que no ha podido llegarse á la comprobación de las acusaciones, y, lo que en el momento oportuno fué solicitado como un elemento de reparación, hoy día, podría aparecer quizá, como una persecución al personaje bajo cuya responsabilidad moral y legal se inició el proceso investigatorio.

Por otra parte, parece que los editores del periódico que insertó la circular aludida intervienen en el juicio, constituídos en garantes de aquella publicación, eliminando la personalidad que dió algún valimiento á la especie de cuya comprobación se trataba.

Desde ese momento el juicio enunciado carecía ya de toda significación trascendental, por cuanto quedó desautorizada la acusación de malversación, y en pie, incólume, la delicada y sistemática probidad con que se hubo presidido la mayestática función del último sufragio popular; así que el Gobierno ha entregado dicho juicio á su suerte, es decir que, por su parte, ha sustraído de aquel cualquiera acción legal que le correspondiera.

Con ello es leal é invariable en su programa tocante á publicaciones políticas de los partidos; y, además, presenta ocasión para que resplandezca que no buscó oportunidad de molestar al jefe de un partido y ex-Vicepresidente de la Repùblica, emplazándolo ante la justicia del jurado; sino, por el contrario, que se concretó á facilitar la averiguación, en manera legal, de una denuncia públicamente hecha, por el crimen de malversación de fondos fiscales, imputable naturalmente á los funcionarios de la Administración. En este sentido y dentro de los impulsos de la

dignidad y del deber, fuéle indispensable promover la tramitación que se ha mencionado.

El resultado obtenido no puede ser más satisfactorio para la honra del país y del Gobierno.

Las elecciones de munícipes en la República se realizaron, en su oportunidad, con toda corrección, sin que hayan presentado ningún suceso digno de traerse á vuestra consideración.

POLICIAS

La institución policiaria continúa su vida incipiente encontrándose lejos de satisfacer las múltiples necesidades á que está destinada.

Ha concurrido á ello la restricción con que fueron votados algunos presupuestos departamentales, en términos que los señores Prefectos manifestaron que con el personal fijado, y con el pre reducido que consignó la ley financial, les sería imposible atender á los servicios de la vida ordinaria de las respectivas poblaciones y menos responder de la seguridad del orden público en la agitada época electoral que acaba de pasar.

El Gobierno, aunque impresionado por la verdad y gravedad de aquella representación, prefirió observar estrictamente el Presupuesto, manteniendo el reducido número de plazas de los cuerpos de rondines, confiado en la sensatez y amor á la paz de los ciudadanos.

El resultado demostró la corrección de la referida conducta, si bien patentizó por otro lado la necesidad im-

periosa de que los legisladores se preocupen de dotar de mayor personal los cuerpos de policía,

El próximo desarrollo de nuestros medios de comunicación con el ensanche de las obras ferroviarias traerá también un considerable incremento en la inmigración extranjera, y como quiera que, dentro de los elementos de orden y trabajo de aquella, suelen también incorporarse individuos peligrosos y vagabundos, es evident. que ya no se podrá mantener el reducido personal de nuestras policias, sino que será necesario, aumentarlo y reformarlo de manera que pueda ser eficaz garantía de la vida y la propiedad y auxilio respetable de la autoridad nacional.

Ocurre además que en algunos departamentos la vida rural se ha hecho insegura y peligrosa por las cuadrillas de bandoleros que los infestan, y urge adoptar medidas eficaces para reprimir á esos malhechores restituyendo á nuestras poblaciones del campo aquella paz y seguridad de que tan justamente nos enorgullecemos.

Espera el Gobierno que termina, que este capital asunto será considerado por la representación nacional en la medida que su importancia lo requiere.

MUNICIPALIDADES

Si en el ramo de policías no tenemos motivos de complacencia, por lo deficiente de sus servicios, creo que la institución municipal satisface aceptablemente los anhelos del patriotismo, sobre todo en las capitales de departamento.

Estas corporaciones de carácter popular gozan del prestigio de su origen y están especialmente habilitadas por el Gobierno de la comuna por el conocimiento de sus necesi-

dades, de sus recursos y de sus aspiraciones. Si en algunos casos los elegidos no corresponden á la confianza en ellos depositada, esta excepción demuestra á los electores la necesidad de seleccionar los mejores elementos del país, apartando los intereses de política y reaccionando contra el error cometido,

Nuestra educación democrática en ese concepto ha seguido una marcha evolutiva de progreso que augura mayores y más ópimos frutos para el porvenir. Con ese convencimiento, el Gobierno ha otorgado esmerada deferencia á las corporaciones populares, atendiendo sus indicaciones, buscando su consejo y facilitándoles, en algunos casos, los recursos necesarios para la realización de sus propósitos.

Con motivo de no existir suplentes en algunos distritos, se convocó á nuevas elecciones á fin de llenar ese vacío en los siguientes puntos y para el número de vocales que se detallan en seguida:

CHUQUISACA

Primera sección de la Provincia Yamparaez ...	2
Segunda id id id id.....	4
Id id de la Provincia de Tomina.....	3
Tercera id id id id.....	4
Provincia del Azero.....	3

LA PAZ

Provincia Larecaja para el bienio 1902 á 1903.	5
Id id id id id 1904 á 1905.	4
Segunda sección de Pacajes id 1903 á 1904.	2
Id id id id id 1904 á 1905.	3
Inquisivi.....	1
Sud Yungas.....	5

COCHABAMBA

Primera sección de Arque	4
Segunda id id id	4
Campero	3
Mizque	3
Punata	3

POTOSÍ

Provincia Linares	2
Sud Chichas	3
Charcas	3

SANTA CRUZ

Ciudad	6
Provincia del Sara	3

TARIJA

Provincia Arce	3

En la 2.ª sección de la provincia de Tomina, Departamento de Chuquisaca, se decretó además la elección de un propietario por renuncia fundada del elegido.

Es una aspiración bastante generalizada entre el elemento pensante del país, la de apartar de modo absoluto á la institución municipal de toda ingerencia en actos de política, reduciéndola á las labores peculiares de la administración local. Considero que desde luego deberían cancelarse las atribuciones de nombrar los jurados electorales, ya que el ejercicio de esta facultad suele hacer turbulentos los actos de aquella, desmoralizando la institución que debe desenvolverse fuera y encima de las apasionadas luchas del partidarismo político.

Esta reforma toca, como lo comprendéis, tanto la estructura municipal, cuanto la electoral, pues al suprimir de

aquella la atribución aludida habría necesidad de crear un nuevo organismo para la constitución de las mesas calificadoras de ciudadanos y receptoras del sufragio.

La representación nacional, con el amplio conocimiento que tiene de esta materia, está llamada á resolver este problema.

PREFECTURAS

Las Prefecturas de Departamento se hallan desempeñadas, en la actualidad, por las personas indicadas á continuación:

Chuquisaca, señor Julio La Faye;

La Paz, señor Francisco M. Espinosa.

Cochabamba, señor Isaac Araníbar;

Potosí, señor Ricardo Cortés, por renuncia del señor Carlos Torrico.

Oruro, señor Alfredo Ascarrunz;

Tarija, señor Bernardo Raña Trigo;

Santa Cruz, Coronel Rosendo R. Rojas.

Beni, señor Jesús Lijerón (interino) por renuncia de don Miguel Mansilla.

Estos funcionarios desempeñan los cargos que se les tienen encomendados, á satisfacción del Gobierno y de sus respectivos vecindarios.

Los informes prestados por las autoridades departamentales mencionadas, en cuanto concierne á los ramos de Gobierno y Fomento, se hallan insertados en los anexos.

CORREOS Y TELÉGRAFOS

El desarrollo general del país se ha dejado sentir también y de un modo especial en el ramo de Correos y Telégrafos. No hace muchos años que solo teníamos un correo semanal al exterior, servido por arrieros que desde la ciudad de Tacna conducían dos ó tres valijas de correspondencia destinada á las ciudades de La Paz, Oruro y Cochabamba. La correspondencia de Sucre y Potosí traía la ruta de Cobija.

El servicio interno se hacía por mensajeros que venían semanalmente las ciento sesenta leguas que median entre La Paz y Sucre en cinco días, despertando justo entusiasmo por su celeridad, pero no por la abundancia de la correspondencia cambiada.

En esos tiempos de tranquila labor las administraciones podían con su escaso personal atender á las necesidades del servicio, consagrándose á confeccionar las listas de la correspondencia remitida y á verificar la exactitud ó inexactitud de ellas.

En poco más de un cuarto de siglo las cosas han cambiado mucho. El intercambio postal con el exterior ha decuplicado en términos que la sola oficina de La Paz, que según contratos con la Empresa Carretera que la comunica con Oruro, puede remitir semanalmente veinte quintales de correspondencia, se ve obligada á remesas extraordinarias por otro tanto. Ello ha impuesto la necesidad de modificar el susodicho contrato, estableciendo dos correos semanales, obligados á conducir cada uno quince quintales de impresos y correspondencia.

Se comprende el movimiento y el trabajo que ello im-

pondrá á la Administración de Oruro en su condición de oficina central.

El servicio de la correspondencia de Cochabamba se hace también por el ferrocarril de Antofagasta, y el de Sucre y Potosí por la vía Argentina que además de aquella, á medida que avance el ferrocarril hacia Tupiza, habrá de verificar nuevas transformaciones.

Conviene añadir que conformándonos á los progresos de la materia nos hemos adherido y se hallan establecidos en la República los servicios de encomiendas y giros postales con el exterior, lo que continuará facilitando las comunicaciones del público y del comercio boliviano, pero que continuará también recargando sensiblemente el trabajo de las respectivas oficinas, y como quiera que á pesar de todo lo expuesto, aun no podemos jactarnos de haber alcanzado el nivel de progreso que tiene el servicio postal aun de los países vecinos, el Gobierno ha creído que era conveniente ir preparando el futuro desarrollo de la institución, desligándola de los procedimientos anticuados que dificultan su fácil expedición para hacerlo más libre y desembarazado.

Con ese propósito, el Ejecutivo sería de opinión que se supriman las listas nominales de correos para el envío de la correspondencia ordinaria, escrita ó impresa, que se expida entre las administraciones principales de correos.

Y como la medida de que me ocupo encontró, en ocasión anterior, alguna resistencia, fundada en que ella eliminaba la aparente garantía que otorgan las listas en un servicio que en las localidades de segundo orden se encuentra en situación incipiente, el decreto, procurando conciliar esas opiniones exceptuaría de la disposición anterior la correspondencia de igual clase que cambien las administraciones principales con las subadministraciones y receptorías y la que cambien entre sí las oficinas de estas últimas categorías.

No será demás expresar la razón que el Gobierno tu-

vo en vista para derogar el Decreto de 5 de febrero de 1902. Se alegó entonces que la supresión de las listas obedecía al propósito de violar la correspondencia en el período electoral que se iniciaba, y como ante todo se quería otorgar las más amplias garantías para los trabajos preparatorios de la elección á todos los partidos se optó por la enunciada derogatoria. Hoy no se volvería á invocar ese argumento, cerrada como está la función electoral y presentándose como oportuna la ocasión para el establecimiento de una reforma que se impone con carácter urgente.

Por otra parte, los medios de relación de que al presente dispone la República, facilitan considerablemente el intercambio de la correspondencia.

El telégrafo es un auxiliar poderoso del comercio y simplifica mucho sus transacciones. Toda operación de algún interés es tramitada por este medio rápido y seguro.

Dispone el público además del recurso de la correspondencia recomendada que está rodeada de todas las condiciones de seguridad, de tal manera que la correspondencia ordinaria, escrita ó impresa, ya no necesita que vaya catalogada en listas, que tampoco evitan el extravío de la correspondencia, desde que en último término no se puede establecer donde se hubiera perdido una carta, si en la oficina de expedición que la consigna en sus guías, ó en la de recepción que anota su falta.

El servicio telegráfico se desenvuelve rápidamente en la República en términos que el resultado de la última elección presidencial ha podido ser conocido con escasas excepciones en el mismo día ó el siguiente en todos los centros departamentales.

Se trabaja activamente por perfeccionar este impor-

tante medio de comunicación, extendiendo sus beneficios á todos los núcleos importantes de población cuyas condiciones industriales, políticas ó económicas lo requieren.

Existen construidos 3,194 kilómetros de líneas telegráficas, con 35 oficinas del Estado.

El Gobierno se preocupa vivamente de mejorar la comunicación internacional, adoptando recursos eficaces para el efecto.

Con ese propósito y por Resolución Suprema de 16 de diciembre último, encargó al señor Director General de Correos y Telégrafos la negociación de algunos acuerdos sobre encomiendas y giros postales y sobre conexiones telegráficas con las oficinas de Chile.

El acuerdo postal ha sido aprobado por auto de 23 de marzo del presente año, conforme á las disposiciones de la Convención de Washington y el convenio telegráfico se ha remitido á la Legación de la República en Chile para que gestione las formalidades precisas para su validez.

El próximo ensanche de nuestras comunicaciones ferrocarrileras contribuirá eficazmente á la mejora de los servicios telegráficos y postales, siendo conveniente la revisión de los reglamentos vigentes, para armonizarlos con los progresos de la materia y el incremento de las necesidades públicas, tarea en que está empeñada la competente Dirección del Ramo.

FOMENTO

FERROCARRILES

Deseo unánime del pueblo boliviano ha sido el de dotar al país de una vasta red de vías férreas, para desarrollar sus elementos de progreso.

La aspiración del Gobierno concuerda con aquel deseo; no siendo aventurado afirmar que parece llegado el momento propicio para que se realice ese legítimo anhelo del patriotismo.

Circunstancias especiales, de todos conocidas, han dado á Bolivia la capacidad necesaria para acometer con seguridad y firmeza la tarea fecunda de transformar su suelo, mediante el establecimiento de vías férreas.

Por primera vez podemos decir, con verdad, que hemos despertado el interés de los hombres de empresa, y que los capitalistas europeos se interesan en nuestro país.

Se puede consignar, en comprobación, que la importante y conocida empresa del Creusot, ha presentado al Gobierno propuesta para formar una compañía anónima constructora de ferrocarriles en Bolivia, asociando al Gobier-

no en el 40 % de la Empresa, y ofreciendo la construcción de más ó menos 1,200 kilómetros de vías férreas. Esta propuesta que se halla inserta entre los anexos de la presente Memoria, será pasada al Congreso con Mensaje Especial para su consideración.

Cumple también expresar que nuestro E. E. y Ministro Plenipotenciario en Washington tiene anunciada la formación de una sociedad de capitalistas ingleses y americanos para la construcción de los ferrocarriles proyectados por el Gobierno bajo la misma forma de asociación.

El señor Mateo Clark, conocido empresario del Ferrocarril Trasandino y Constructor de otras líneas en la República Argentina, se ha dirigido al Ministerio anunciando que se ocupa de la organización de otra empresa seria para el mismo objeto.

La empresa constructora de Gardon, Hoppkins y C.ª de Buenos Aires ha propuesto también, por intermedio de nuestro Agente Confidencial en Buenos Aires, encargarse de la construcción de las líneas que el Gobierno indique. El señor Escalier abona la seriedad y competencia de la compañía, cuyo memorial irá también entre los anexos de la presente Memoria.

Conviene agregar todavía que la Peruvian Corporation Ltd. que, como es sabido, tiene la administración de los ferrocarriles del Perú, por el término de 60 años, se ha manifestado dispuesta á tomar á su cargo la construcción del ferrocarril de Viacha á Oruro, por la cantidad de 550,000 £, con la garantía de la renta de los alcoholes como estaba autorizado por la Ley de 19 de diciembre de 1901. Y finalmente, que la Compañía Inglesa propietaria del Ferrocarril de Antofagasta á Oruro, accediendo á las insinuaciones del Gobierno, recoge las informaciones precisas para acometer el trabajo de un ramal á Potosí, sea desde Uyuni, ó lo que creen otros más conveniente, desde la estación de Sevaruyo.

Todas estas propuestas son serias, y dignas de la mayor consideración: no se cuentan en el número de aquellas que venían en busca de concesiones leoninas, para ser revendidas en los mercados de Europa, ó de aquellos otros proyectos fantásticos, cuya magnitud misma los hacía irrealizables.

Como he expresado al principio, Bolivia se halla, por primera vez, en aptitud de acometer con fruto la solución de su problema ferroviario, y el Gobierno ve que ésta será la tarea preferente de la actual Legislatura: en tal sentido, anhela, por su parte, esbozar ligeramente su pensamiento.

El Gobierno cree, ante todo, que la solución de este importante asunto debe situarse en un terreno práctico, factible, sin empeñarse por realizar lo mejor sino lo posible, lo urgente.

En segundo lugar, piensa que las obras que se emprendan deben tener el carácter de reproductivas, para que con sus rendimientos se puedan acometer las otras líneas que podríamos llamar de más remoto porvenir.

La construcción atolondrada de líneas férreas que, aunque necesarias, no ofrecen inmediata compensación de los esfuerzos y recursos en ellas empleados, podría conducirnos á la situación en que se vió algún país vecino, después de haber acometido construcciones costosas y escasas de rendimiento, que hicieron peligrar su situación financiera, y aun su situación política, en relación á sus acreedores extranjeros.

Por el contrario, la construcción de líneas reproductivas ó que respondan á necesidades inmediatas, como ha ocurrido en la Provincia de Buenos Aires, facilita la prolongación de las mismas ó la construcción de otras nuevas, por la enajenación de las primitivas ferrovías ó por la garantía de sus conocidos rendimientos.

Así ha pasado con el pequeño ferrocarril de Guaqui á La Paz, cuyos halagüeños resultados han facilitado la consecución de anticipos suficientes á su terminación, ofreciendo, para más tarde, base para nuevas combinaciones igualmente beneficiosas.

Con esas condiciones los ferrocarriles que se construyan serán verdaderas fuentes de bienestar y elementos de progreso nacional.

En el camino del progreso no es lo mejor avanzar á saltos, lo acertado es marchar aunque sea despacio, pero firmemente.

Las condiciones políticas, geográficas y económicas del país exigen para su completo desarrollo y para que respondan á las necesidades de todos aquellos órdenes, la construcción de las siguientes líneas:

1.ª Viacha á Oruro.
2.ª Oruro á Cochabamba.
3.ª Cochabamba al Chimoré.
4.ª Del Chimoré á Santa Cruz.
5.ª Uyuni ó Sevaruyo á Potosí.
6.ª Potosí á Sucre.
7.ª De Sucre por Padilla, Monteagudo y Lagunillas á Santa Cruz y Yacuiba.
8.ª Uyuni á Tupiza.
9.ª El ramal á Tarija.
10.ª De La Paz á Puerto Pando.

La extensión total de estas líneas y su costo aproximado, calculando á 2,500 £ el kilómetro las que deban ser construídas en la altiplanicie, á 3,000 las que bajan á los valles ó pasan por regiones accidentadas, y á 4,000 las que cruzan zonas montañosas ó regiones muy accidentadas, daría el siguiente resultado:

	Kilómetros	A Libras	Libras
1 De Viacha á Oruro.....	220	2,500	550,000
2 Oruro á Cochabamba.....	220	3,000	660,000
3 Cochabamba al Chimoré..	300	4,000	1.200,000
4 Chimoré á Santa Cruz.....	300	4,000	1.200,000
5 Uyuni á Potosí.....	250	2,500	625,000
ó bien Sevaruyo á Potosí..	150	3,000	450,000
6 Potosí á Sucre.....	100	3,000	300,000
7 De Sucre á Padilla, Monteagudo, Lagunillas, Santa Cruz y Yacuiba.....	806	3,000	2.418,000
8 De Uyuni á Tupiza.....	200	3,000	600,000
9 Ramal del Ferrocarril Argentino-Boliviano á Tarija.....	150	3,000	450,000
10 De La Paz al Beni, en dos secciones:			
1ª sección de La Paz á Caranavi.....	175		650,000
2ª De Caranavi á Puerto Pando.....	100	4,000	400,000
Total, en caso de adoptarse el trazo de Uyuni á Potosí...			9.053,000
Y en caso de elegirse el de Sevaruyo á Potosí.....			8.878,000

Quiere decir que el país, para dejar ligados sus más importantes centros de población y para establecer sus principales comunicaciones internacionales, necesita construir una extensión aproximada de 2,700 kilómetros con un costo de ocho millones ochocientas mil libras esterlinas.

La Nación dispondrá, en efectivo, una buena parte de esa suma, y, como se ha visto, tiene ofrecimientos de varios capitalistas extranjeros para suscribir otra suma equivalente ó algo más si fuese preciso.

Podría pues negociarse la construcción de toda la red proyectada; pero ello impondría al Tesoro Nacional un considerable servicio de intereses que es prudente no asumir sino con maduro estudio y seguridad de éxito.

Importa por lo tanto estudiar los recursos y elementos del país para seleccionar las obras ineludibles, á fin de

que la construcción de la red proyectada, no pese abrumadoramente sobre el Tesoro.

Esa selección puede decirse que se halla impuesta por la naturaleza misma del asunto, que no permite proceder sino paso por paso, ejecutando las obras que estén más á nuestro alcance.

En trabajos de esta clase no caben precipitaciones. Un riel tiene que llevar otro, y así sucesivamente, de tal manera que, por mucho que sea el anhelo que tuviésemos, para acometer, por ejemplo y desde luego, la línea de Cochabamba al Chimoré y Santa Cruz, no podríamos hacerlo humanamente sin construir antes la línea de Oruro á Cochabamba, por la cual se transportarán todos los elementos de material fijo y rodante de aquellas otras líneas.

Por consiguiente, la selección y preferencia de las líneas á construirse más de inmediato, está determinada por su proximidad á otros ferrocarriles ya existentes.

En este número se cuentan las siguientes líneas:

Viacha á Oruro, Oruro á Cochabamba, Uyuni ó Sevaruyo á Potosí y de La Paz á Puerto Pando.

Esta última línea puede subdividirse en dos secciones: la primera de La Paz á Caranavi, más ó menos 175 kilómetros, que es la sección estudiada por la Dirección de Obras Públicas en su informe de 20 de julio de 1903 y cuyo presupuesto fué calculado en 650,000 £, y la segunda de Caranavi á Puerto Pando, de extensión de 100 kilómetros y costo aproximado de 400,000 £, á 4,000 £ el kilómetro.

Y, como quiera que esta segunda sección no podrá acometerse sino después que la primera estuviese terminada, debemos referirnos únicamente á la primera para los respectivos cálculos.

Estas cuatro líneas tienen próximamente un desenvolvimiento de 765 kilómetros y su costo calculado sería 2.310,000 £.

Las otras líneas que no podrían emprenderse, mientras las del primer grupo no estuviesen terminadas, serían las siguientes: De Potosí á Sucre, de Sucre á Yacuiba, por Lagunillas y Santa Cruz, de Tupiza á Uyuni, el ramal á Tarija, de Cochabamba al Chimoré y Santa Cruz y la segunda sección del ferrocarril á Puerto Pando.

Estas otras líneas tendrían una extensión de 1,900 kilómetros aproximados y su costo también aproximado sería £ 6.500,000.

Conviene no olvidar que ni las líneas del primer grupo, con excepción de la de Viacha á Oruro, ni menos las del segundo pueden ser inmediatamente acometidas, porque faltan los necesarios estudios para fijar con precisión los respectivos presupuestos.

El cuadro inserto más arriba, es un simple cálculo preliminar, formulado por la Dirección de Obras Públicas sobre datos generales, y fundado en cuanto al costo de las respectivas secciones en la experiencia que tienen los Ingenieros en esta clase de trabajos, pero que distan de la precisión matemática indispensable para las definitivas resoluciones.

Por consiguiente, lo que procede lógicamente, y á lo que se ha contraído el Gobierno, es al estudio definitivo é inmediato, por cuenta del Estado, de las referidas líneas, á fin de que sobre ellas recaigan las propuestas de las empresas constructoras que se encarguen de realizarlas.

Por telegrama de 22 del mes pasado nuestro Representante diplomático en Washington, nos hace saber que en aquella fecha tenía ajustado el convenio que le encargó el Gobierno para contratar el personal necesario de ingenieros que estudien de una manera definitiva las líneas por construirse levantando los planos y presupuestos, conforme á los que se verificarían los contratos de construcción.

He dicho que podría exceptuarse la línea de Viacha á Oruro: 1.° porque tal es el concepto de los Ingenieros y

directores de la Peruvian Corporation que se comprometen á terminar la obra en el plazo fijo de tres años, y 2.° porque esa convicción está fundada en la naturaleza del terreno que no requiere un prolijo estudio preliminar para elegir la ruta que seguirá la línea sino que permite adelantar la obra buscando puntos conocidos, sin obra de arte ni dificultad de consideración.

En consecuencia el Gobierno cree que el Poder Legislativo concordará en que á la mayor brevedad posible se practique el estudio definitivo de las líneas enumeradas en el primer grupo y que serían:

La Paz á Yungas.....	175	kilómetros
Oruro á Cochabamba. ..	220	"
Sevaruyo á Potosí.....	150	"
Total.....	545	kilómetros

El costo conocido de estos estudios es el de 20 £ por kilómetro, de manera que los 545 kilómetros demandarían un gasto de diez mil novecientas libras esterlinas que sería cubierto con los intereses del millón de libras que tenemos depositado en la casa Rotschild.

Los referidos estudios se harían simultáneamente por tres divisiones de ingenieros que al mismo tiempo de fijar el trazo definitivo y levantar los correspondientes planos, anotarían los recursos de cada línea y los rendimientos que podrán producir.

En esos estudios formales se abordaría la contratación de los ferrocarriles enunciados teniendo cabal conocimiento de la magnitud de las obligaciones que asumiría el fisco y de las garantías que otorgara al capital extranjero.

Si cualquier circunstancia que no se divisa, impidiese á los capitalistas, que hoy mismo lo solicitan, concurrir al desenvolvimiento del plan ferroviario de que se trata, el Gobierno podría acometer y finalizar con sus propios recur-

sos, sin desmedrar los ingresos ordinarios de la Nación, las obras referidas.

Esto, como queda dicho, en el peor de los casos, en que no se consiguiera quien se acomode á nuestros proyectos y resoluciones.

Construídas esas líneas, parece que las necesidades urgentes é inmediatasdel país quedarán servidas. Se tendría el ferrocarril en los fértiles valles de Cochabamba, se le habría hecho cruzar por los ricos asientos mineros de Potosí, habríamos ligado el centro de Oruro á La Paz, y cumplido el compromiso contraído con el Brasil de aplicar principalmente la indemnización recibida á fomentar el intercambio comercial de Bolivia con la región amazónica.

Mas, como los capitalistas se hallan dispuestos á concurrir con las sumas necesarias para la realización, creo que lo conveniente será trazar un plan dentro del cual deban ajustarse los contratos respectivos.

Este plan debería tener en cuenta los dos grupos de líneas antes mencionados; quiere decir que estipulándose en principio, la construcción de toda la red propuesta (2,700 kilómetros) y su costo debidamente calculado por el estudio á realizarse, se acordaría el trabajo preferente y simultáneo de los 765 kilómetros que representan las líneas del primer grupo.

Asociado el Estado de Bolivia con el 50 % del capital de la Empresa, el Fisco invertiría en ellas aproximadamente la cantidad de 1.155,000 £, el otro millón ciento cincuenta y cinco mil libras sería erogado por los contratistas.

Como el interés primordial es el de dotar al país de una extensa red de ferrocarriles, y no el de lucrar con sus capitales, el Gobierno renunciaría al beneficio que le den los intereses de su aporte, conviniendo en que las acciones de los capitalistas extranjeros sean preferentemente atendidas con el servicio ordinario del 6 % anual.

Ahora bien, desde que las obras mencionadas necesitarían para concluirse lo menos el tiempo de tres años, deberíase dividir gradualmente la obligación del Estado en esta forma:

El primer año se construiría la tercera parte con un costo más ó menos de 800,000 £, de las cuales la mitad, 400 mil, correspondería al Gobierno y las otras 400 mil á la Empresa. Estas 400,000 £ ganarían el interés de 6 % al año, que exigiendo un servicio de 24 mil libras. Para cubrirlo, el Gobierno tendría los intereses de los dos millones de £ de la indemnización que, calculados á la tasa mínima de 2 % anual, producirían la cantidad de 40,000 £, quedándole al Gobierno un sobrante de 16,000 £ para el servicio del segundo año.

El segundo año se construirá otra tercera parte, con un costo igual de 800,000 £, divisible entre el Gobierno y la Compañía, de tal manera que ésta tendría invertidas ochocientas mil líbras, que requerirían la garantia de 48,000 £ abonables: 1.° con el saldo de los intereses del año anterior, 16,000 £, y 2.° con los intereses percibidos por el capital del Gobierno. Verdad es que ese capital estaría disminuído en 400,000 £ al término del primer año y en 800,000 al fin del segundo, de manera que los referidos intereses solo se percibirían por 1.600,000 £, que al 2 % darían la cifra de 32,000 £, las cuales agregadas á las 16 del saldo constituirían las 48,000 necesarias para el servicio de la garantía.

Para esta época y con dos años de trabajo estarían construídas y entregadas al servicio dos terceras partes de las líneas proyectadas, es decir más de 500 kilómetros de líneas férreas, cuyos productos concurrirían á servir en parte sus respectivos capitales.

El tercer año se hallarían terminadas las líneas del primer grupo, 765 kilómetros con el costo de 2.300,000 £; un millón y ciento cincuenta mil libras correspondientes al

Estado y otra porción igual á la Compañía. El servicio desde este año impondría al Tesoro un egreso de *sesenta y nueve mil libras esterlinas.*

El capital del Gobierno habría quedado reducido á 850,000 libras que solo ganarían ya el interés de 17,000 libras.

Cumple pues estudiar si las líneas construídas podrían suministrar la diferencia de 52,000 libras. Esas líneas, como hemos dicho, son las de Viacha á Oruro, de Uyuni ó Sevaruyo á Potosí, de Oruro á Cochabamba y de La Paz á Caranavi.

En cuanto al ferrocarril de Potosí, los datos recogidos por el Ministerio son los siguientes:

Según datos tomados de la oficina recaudadora del impuesto sobre exportación de metales de estaño y plata de aquel centro minero, en el primer semêstre del presente año se han exportado .... qq. 55,000

Datos tomados de la Aduana de Uyuni manifiestan haberse importado en el mismo tiempo.. ..... qq. 6,405

Que sumados con..... " 3,229

destinados á Sucre son 9,634

ó sea un total de..... qq. 64,634

que, calculados sobre la base de la tarifa media del ferrocarril de Antofagasta, ó sean Bs. 2.25 por quintal serían Bs. 145,426 ó sean á 20d. por boliviano, £ 12,119 como rendimiento bruto. Deducido de esa suma, el 60 % para gastos de explotación se tendría un rendimiento líquido de más ó menos diez mil líbras esterlinas en todo el año, dando al

segundo semestre un rendimiento igual al calculado para el primero.

Bien se comprende que el incremento que se dé al comercio é industria con el nuevo ferrocarril aumentará en una enorme proporción el movimiento de la carga, pues muchas empresas mineras que al presente se hallan en un lamentable estado de postración por falta de medios baratos de transporte, se vigorizarían hasta el extremo de poder explotar metales de baja ley que hoy están abandonados.

Además el stock existente en los establecimientos de Potosí saldría en los carros del ferrocarril, pudiendo también explotarse otros muchos metales que existen en los yacimientos de aquella riquísima tierra. Con esos beneficios más, el ferrocarril podrá dar un interés del 6 % y aun más al capital de £ 450,000, calculado para su construcción.

En cuanto al ferrocarril á Yungas, la Memoria de este Ministerio correspondiente al año pasado, contiene los siguientes cálculos:

"El señor Sheppard, Director General de Obras Públicas, calcula como costo aproximativo del kilómetro, en la región propiamente de Yungas, la suma de £ 4,000; y de £ 3,000, en los primeros 50 kilómetros hasta la cima ó crucero alto de la Cordillera; lo cual daría un total de £ 650,000, ó sean más ó menos Bs. 9.000,000 por los primeros 175 kilómetros de vía eléctrica hasta la región más céntrica de Yungas, que no puede determinarse de inmediato sin previo estudio técnico sobre el terreno."

"Los datos recogidos por el señor doctor Federico Diez de Medina, ex-Presidente de la Sociedad de Propietarios de Yungas de La Paz y actual Senador por el Departamento, manifiestan que el movimiento de carga de importación y exportación en las provincias de Nor y Sur Yungas, llega á un total mínimo de 450,000 quintales al año que, al precio de Bs. 3 de flete por quintal, daría un rendimiento anual de Bs. 1.350,000 para el pago de los intereses del capital invertido en la cons-

Menos el 50 % que correspondería al capital del Gobierno.....		£ 19,500
Rendimiento anual del Ferrocarril calculado en Bs. 900,000 ó sea al cambio de 20d.....	£ 75,000	
Gasto de explotación al 60 %.....	" 45,000	
Saldo.....	£ 30,000	

Más que suficiente para pagar el servicio de las 19 mil 500 £ que corresponden como interés al capital extranjero, y muy aproximada á la cifra que requiere el servicio del capital íntegro de la construcción.

Los datos recogidos por el doctor Diez de Medina y que elevan el posible rendimiento del ferrocarril á 1.350,000 Bs. darían cifras más halagüeñas y resultados más satisfactorias; pero como el empeño del Ministerio no es abultar las espectativas, sino acercarse en lo posible á la realidad, y colocarse siempre en el término más desfavorable, preferiré considerar los números de la Oficina Nacional de Inmigración y Estadística que disminuyen un 44-45 % los cálculos del doctor Medina.

Según ellos el movimiento actual de la carga solo es de 250,000 quintales al año, que á un flete de 3 Bs. por quintal, darían un rendimiento bruto de 750,000 que al cambio de 20d. harán la cantidad de 62,500 £.

Gastos de explotación al 60 %.....	37,500 £.
Saldo aplicable al servicio de intereses..	25,000 "
Intereses del capital extranjero.....	19,500 "
Saldo definitivo imputable al fondo de garantías.....	5,500 "

Como salta á primera vista, el Ministerio no ha querido tomar en consideración el seguro desarrollo del tráfico, ni otros elementos de previsión; se ha ceñido á las cifras que arroja el rudimentario comercio de la actualidad, porque prefiere pecar por deficiencia y no por alucinación.

Respecto del ferrocarril de Oruro á Cochabamba, se han producido legislativamente los siguientes antecedentes.

Según datos recogidos en Cochabamba, concordantes con los que se encuentran en documentos publicados por la Compañía propietaria del ferrocarril de Antofagasta á Oruro, la internación á aquel departamento únicamente por esa vía, y sin contar la que se hace por la de La Paz y Tacna, no baja de 10,000 toneladas métricas por año. La exportación en poco tiempo duplicaría este guarismo si se fija la atención en los variados productos de primera necesidad que ofrece aquella privilegiada zona. No obstante se la calcula solo sobre la base de otras 10,000 toneladas métricas, el movimiento de pasajes de 1.ª clase y equipajes representa en el cuadro que sigue, nada más que el movimiento de la diligencia á Oruro.

Tenemos pues:

100,000 quintales métricos de importación á Bs. 5.....		Bs. 500,000
100,000 id id de exportación á Bs. 2		" 200,000
1,040 pasajes de 1.ª clase á Bs. 25	Bs. 26,000	
2,000 id id 2.ª id id id 10	" 20,000	
2,080 quintales métricos de equipajes á Bs. 10.....	" 20,800	" 66,800
Producto bruto.....		Bs. 766,800

Costo de explotación:

La línea de Oruro á Uyuni solo gasta el 52 % más ó menos del producto bruto. Calculemos el 60 % para la de Oruro á Cochabamba..... Bs. 459,648

Producto neto..... " 306,432

Los 306,432 Bs. del producto neto reducidos á libras esterlinas al tipo de 20d. son 25,500 £.

Hemos presupuestado esta sección en 660,000 £ para el fondo de garantía de las otras líneas menos favorecidas ó reproductivas.

El año 1901, el H. Senador por Cochabamba don Ismael Vázquez presentó un proyecto designando determinados fondos para garantizar los capitales que se invirtiesen en la construcción de la línea de Oruro á Cochabamba, por cuanto que la referencia de garantizar el interés del 6 % con las rentas generales de la Nación no había producido el efecto deseado.

En la exposición con que acompañó ese proyecto se leen los siguientes conceptos:

"Respecto á la posibilidad de la obra que abarca el máximum de doscientos cincuenta kilómetros, cuya tercera parte es de llanos entre Oruro y Cochabamba, está próximamente determinado el costo de seis á ocho millones de bolivianos según diversos informes publicados; y el interés aunque se calculase al seis por ciento sobre la cantidad mayor, solo exige el servicio de cuatrocientos ochenta mil bolivianos."

"En cuanto á los rendimientos, basta copiar la fundamental y sintética demostración comprobada del H. Senador por Oruro doctor José A. Méndez, que hace un año expresó lo siguiente (página 561 del Redactor.)"

Los datos que ha suministrado el H. Vázquez no han sido para alucinar; son matemáticos. Tengo otros frescos que comprueban hasta la evidencia que los asertos del H. Senador por Cochabamba están muy lejos de ser exagerados."

"El empréstito total de las letras giradas por la Aduana de Antofagasta contra el comercio de Oruro, La Paz, Cochabamba, Sucre y Potosí desde el segundo semestre del año 1899 hasta septiembre de este año es decir en quince meses, sin incluir los derechos pagados en efectivo en aquel puerto, alcanzan á 2.296,111—32 bolivianos."

"De esta cantidad ha pagado el comercio de Cochabamba Bs. 742,220—36, lo que equivale á la tercera parte del total de los derechos de importación."

"El movimiento de bultos, en la misma aduana durante el primer semestre de este año, ha sido el siguiente:

	Bultos	*Quintales métricos*
Enero.....	73,315	40,330 18
Febrero.....	74,272	36,467 36
Marzo.....	76,241	41,425 07
Abril.....	62,256	30,397 37
Mayo.....	85,120	41,694 73
Junio.....	72,906	37,179 29
	444,110	227,494 00

Duplicando estas cantidades hacen al año 888,220 bultos con un peso de 454,988 quintales métricos."

Si Cochabamba representa la tercera parte, lo que interna alcanza á 148,036 bultos ó sean 151,662 quintales métricos."

"En el cuadro que acabo de dar, no he considerado las internaciones por La Paz y por Tacna."

"La Comisión de Hacienda de la H. Cámara de Diputados ha calculado solamente 100,000 quintales métricos al año, siendo así que son más de 150,000, que pagando á 5 Bs. cada uno, representan un ingreso de Bs. 750,000 anuales para el ferrocarril *sin incluir las exportaciones* cuya importancia no podemos desconocer, si vemos que ahora mismo nuestros arrieros y multitud de piqueros proveen hasta en época de lluvias á Oruro, Challapata, Poopó y Uyuni, de gran número de artículos de primera necesidad."

"Tampoco se podrá negar que los productos de Cochabamba se abarrotan por falta de salida, apolillándose en los graneros, y que un año malo es próspero para los agricultores, mientras que el bueno es desastroso."

"El ferrocarril no solo remediaría estos males sino que duplicaría la fuerza de producción y permitiría que los productos de Cochabamba hagan competencia á los similares de Chile y el Perú."

Como lo que acabo de copiar presenta la cuestión en términos mayormente favorables que el Informe de la Comisión de Hacienda de la Cámara de Diputados del año anterior, los cálculos darían resultados más optimistas, por lo que no es necesario formular los cómputos numéricos.

El Ferrocarril de Viacha á Oruro es una línea de importancia política y estratégica para la República; es el eslabón indispensable para unir las líneas de Guaqui á La Paz con la de Oruro á Antofagasta y las que deben construirse de Oruro á Cochabamba.

Sobre este su carácter premioso, la línea no será una obra improductiva. Datos autorizados nos permiten calcular en 10,000 toneladas el tráfico de la carga que se trasportaría de los minerales de Sicasica y las Tres Cruces, asientos que solo esperan la aproximación de este medio fácil de transporte para acrescentar su producción. Sabido es que una línea que tiene diez mil toneladas de carga da un rendimiento de 4 % después de cubiertos los gastos de su explotación, y como quiera que en la combinación propuesta por este Ministerio, la mitad del capital empleado es del Gobierno y no requiere de inmediato el servicio de sus intereses, se concluye con que el 3 % sobre el valor del ferrocarril es suficiente para cubrir una cuota de 6 % sobre la mitad del capital que es lo que corresponde al aporte extranjero.

Resumiendo los datos anotados podría establecerse que las cuatro líneas cuya inmediata construcción recomienda el Ejecutivo, darían los siguientes saldos:

Ferrocarril á Potosí.....	£	pagado
Ferrocarril á Cochabamba.....	"	5,700
Ferrocarril Viacha á Oruro.....	"	
Ferrocarril á Yungas.....	"	5,500
Total.....	£	11,200

Terminada la construcción de las líneas anteriores, y á medida que las necesidades y las circunstancias lo indiquen, se acometería la prolongación de las líneas de segundo término como la de Caranavi, al Río Beni, la de

Cochabamba al Chimoré y Santa Cruz, la de Potosí á Sucre; y, como para esta época, el ferrocarril Argentino Central Norte se hallará en Tupiza ó sus inmediaciones, cumpliría acometer por nuestra parte su prolongación á Uyuni y el ramal de Tupiza á Tarija dejando así establecida nuestra comunicación internacional desde La Paz á Buenos Aires, y realizado en esta sección el proyecto del ferrocarril internacional Pan Americano, que habrá de ligar en un porvenir no remoto á través del Continente sus extremos de Norte á Sud.

Inútil es encarecer la importancia de estas líneas, bastando enunciar que la construcción de una parte de los ferrocarriles bolivianos, debe obedecer principalmente al propósito de favorecer é impulsar el establecimiento de relaciones comerciales entre la región poblada de Bolivia y el Amazonas.

A ese compromiso internacional concurrirían la prolongación de las líneas de La Paz y Cochabamba, que tampoco pueden reputarse improductivas.

Un acaudalado industrial de las regiones del Alto Beni ha manifestado que al presente el acarreo de una tonelada de goma desde los centros de producción á Europa cuesta 600 Bs. Cuando el ferrocarril llegue á esas exuberantes tierras, sus productos podrán soportar los más altos fletes que se conocen en ese género de transporte, y arrojar no obstante una economía del 50 %, economía que beneficiando al industrial contribuirá al ensanche de los trabajos, aumento de la explotación y rendimiento de los ferrocarriles nacionales.

Es necesario todavía no olvidar que las líneas ferrocarrileras de que se acaba de hablar responden á la necesidad urgente de acudir á la administración política y económica de nuestros territorios del Norte y del Oriente. El ferrocarril Madera-Mamoré que el Brasil se ha comprometido á

construir, para salvar los peligros de la región de las cachuelas de aquellos ríos ha de llevar una considerable corriente de inmigración á las opulentas tierras que aun nos quedan sobre los afluentes del Amazonas; se hace, por tanto, imprescindible acudir con todos los elementos nacionales posibles á vigorizar nuestra administración otorgando todas las ventajas y garantías de los pueblos cultos á los nacionales y extranjeros que radiquen allí sus esfuerzos por el bienestar personal y nacional.

En cuanto al ferrocarril que debe ligarnos á la línea del Central Norte Argentino, excusada parece toda recomendación, desde que los poderes públicos de Bolivia están convencidos de su importancia, y es viejo anhelo del pueblo su más inmediata realización, no solamente por las facilidades que él traerá para la más estrecha unión de dos pueblos amigos, sino porque él realizará una evolución trascendental en el comercio y en el desenvolvimiento de las industrias entre nosotros.

El Gobierno podría en el momento oportuno aplicar el saldo de los recursos extraordinarios de que va á disponer, á la conclusión de las líneas aludidas que completarían de una manera feliz la red de ferrocarriles nacionales.

Una vez que hayamos logrado interesar el capital extranjero, é inspirádole confianza con un procedimiento serio, prudente y cumplido, no habrán de faltarnos los capitales necesarios para estas nuevas y grandes obras.

El desenvolvimiento que tendría naturalmente el país, el inmediato conocimiento de nuestros variados elementos de riqueza que adquirirán los empresarios que hubieren asociado sus capitales á los del Gobierno, etc., etc., facilitaría nuevas y diversas combinaciones que no es necesario indicar desde ahora, pero que se presentarían muy expeditos para un Estado propietario en la mitad de las líneas férreas que crucen su suelo, líneas de éxito asegurado y cuyos ren-

dimientos satisfactorios estarían en manos de los mismos capitalistas.

Como se ha indicado más arriba, el plan desenvuelto en las precedentes páginas no ha considerado el ferrocarril oriental de Santa Cruz al Río Paraguay, porque esa línea está en manos de «L'Africaine», compañía contra la que se han suscitado diversas observaciones, pero que, como es notorio ha gastado aunque infructuosamente, por culpa de sus agentes, una cantidad superior á 300,000 francos. Es obvio suponer que una empresa que ha verificado el dispendio de esa suma, conserva el necesario interés para llevar á cabo los proyectos que ha acometido.

En el caso concreto, podemos confirmar esa inducción general con el telegrama que la Empresa ha trasmitido á su representante en ésta y que nos ha sido comunicado por él, en estos términos:

"Traducción.—Cablegrama de Bruselas, de 17 de julio de 1904. Ballivián Cónsul.—La Paz.

Enviamos hoy proyecto disminuyendo trayecto, suprimiendo garantía explotación, simplificando términos concesiones y fijando costo total. Grupo Inglés declara realizar empresa con Africana.

(Firmado)—*Rouse*."

Vencido como se halla el término de la concesión otorgada á «L'Africaine» para la presentación de los estudios correspondientes á los primeros cuatrocientos kilómetros de la vía férrea que estaba obligada á construir, el Gobierno no ha querido tomar acción en el asunto, ni para acceder á la prórroga, ni para negarla, consecuente con el propósito general de diferir á las resoluciones del legislativo todo el importante capítulo de ferrocarriles, abrigando, no obstante, la idea de que se revalide la concesión, modificándola en

términos que eliminen las pesadas obligaciones que asumiría el Fisco si se mantuviera el plan primitivo.

El Gobierno cree que el ferrocarril oriental por ahora debía limitarse á ligar la ciudad de Santa Cruz con el Río Paraguay, trasladando el punto de arranque en el litoral de Bahía Negra, como se había proyectado, al nuevo puerto que habrá de establecerse en la laguna de Cáceres, en los terrenos que nos ha cedido el Brasil al E. de la antigua línea de fronteras.

Esta modificación acortaría el trayecto del ferrocarril, y tendría desde luego un punto de partida indiscutido hasta el que llegarán sin ningún inconveniente los vapores que saliendo de Montevideo ó el Rosario arriban ahora á Corumbá.

El aumento del tiempo de navegación no pasaría de 12 horas, subiendo, lo cual en nada recargaría el flete fluvial, pues es por demás sabido que los fletes marítimos ó fluviales no varían considerablemente, cuando, como en el presente caso no tienen un recargo de gastos atendible. En cambio, el menor recorrido ferrocarrilero se traduce siempre en economía de tiempo y de dinero.

El Ministerio cree pues que L'Africaine aceptaría con agrado las modificaciones indicadas, y, apoyada por un financiero tan notable como Mr. Percks realizaría el anhelado ferrocarril oriental de Bolivia, dando vigoroso impulso á la colonización de nuestras fértiles provincias de Chiquitos y Velasco, donde se pueden establecer magníficos centros agrícolas y ganaderos, concurriendo eficazmente para el rápido progreso del importante Departamento de Santa Cruz, cuyas industrias volverían á cobrar su antigua importancia.

Para aprovechar debidamente de ese resurgimiento de las industrias cruceñas, dándoles el mercado propio y obligado de los otros departamentos de la República, y, mientras se realice la construcción de los ferrocarriles pro-

puestos en el plan general que se acaba de exponer, se debería acometer desde luego la apertura de un buen camino carretero de Cochabamba, con todas las comodidades necesarias á fin de que los beneficios que todos reconocen de la más fácil comunicación de esas regiones sea un hecho, y concurra á la prosperidad general de la República.

Para garantizar mejor los intereses fiscales y aproximarnos al acierto, el Gobierno ha dado instrucciones especiales á nuestro Representante en Washington para que procure ajustar un convenio con los representantes de alguna casa consultora en materia de ferrocarriles, á fin de que se encarguen de revisar la parte técnica de los diferentes proyectos que el Gobierno les someta y vigilar el costo y calidad de los materiales que sea preciso adquirir. De esta manera y mediante el pago de una cantidad convencional nos ahorraremos el gasto de tener en Europa y Estados Unidos enviados nuestros para controlar el precio y la calidad de los elementos de construcción que habremos de necesitar, y contaremos con los cuerpos científicos y especialistas de que disponen las referidas casas consultoras.

FERROCARRIL DE GUAQUI

Por acuerdo tomado en Consejo de Ministros, el Gobierno resolvió elevar á escritura pública el contrato celebrado, sobre instrucciones de este Ministerio, en Valparaiso el 2 de mayo, por el Director de Obras Públicas con el representante de la Peruvian Corporation Limited, señor Alfredo Schatzman, escrituración que tuvo lugar el 31 de mayo próximo pasado, concurriendo á ella, por parte de Bolivia el señor Presidente de la República y los señores Ministros de Estado, por hacerse uso de autorizaciones legis-

lativas; y, por parte de la Peruvian, el Representante y Administrador de los ferrocarriles del Sur don Jorge Clarck, con poder especial del señor Schatzman.

Por este contrato se ha negociado un anticipo de cincuenta mil libras esterlinas para concluir la Bajada á esta ciudad del Ferrocarril de Guaqui á La Paz; y se ha afectado en garantía la parte construída de la línea, entregando su administración á la Compañía prestamista por el tiempo necesario para amortizar el anticipo de las cincuenta mil libras esterlinas y el saldo de lo que se adeudaba á la misma Compañía por anteriores suministros de dinero y materiales para el susodicho ferrocarril.

Las ventajas del contrato á que me refiero, á juicio del Gobierno, son las siguientes:

1.° La conclusión inmediata de la primera línea construída con elementos fiscales y destinada á servir las necesidades de este importante Departamento.

2.° La regularización del servicio suprimiendo los actuales trasbordos y unificando á la vez que facilitando su administración.

3.° La reducción de los gastos de explotación al 60 % del rendimiento bruto, asegurando para el Gobierno el 40 % restante.

4.° La liberación de la renta de alcoholes y del impuesto de la goma de La Paz, para devolverlo á los respectivos tesoros.

5.° La reducción de la tasa del interés que se pagaba á la misma Peruvian Corporation por sus anteriores anticipos, del 8 al 6 %.

6.° El ajuste de una tarifa mínima, ceñida á los gastos de explotación en las líneas del Sur del Perú, para los elementos y materiales de las líneas que en adelante construya el Gobierno de Bolivia.

En cambio el Gobierno entrega á una empresa seria

y de sólida responsabilidad la explotación del ferrocarril por el reducido plazo de siete años, manteniendo sus derechos de supervigilancia legal, así como las exenciones y franquicias que son de uso en estos casos.

Esta combinación tan sencilla como ventajosa ha merecido vehementes impugnaciones de una parte de la prensa que, acaso, no ha dispuesto de todos los elementos de información, llegando á pedir la cancelación y anulación del referido contrato.

Lejos está el Ejecutivo de creer que una resolución de ese género pudiera equipararse con otros actos de rescisión adoptados por la Administración Boliviana, en uso de sus indiscutibles facultades y cuyos efectos se dejaron sentir dolorosamente para el país en esferas distintas de la jurídica y legal.

El convencimiento del actual Gobierno es que la rescisión propuesta, si fuera á adoptarse en los momentos precisos en que Bolivia se dispone á ensayar su crédito recurriendo al capital extranjero para invertirlo en obras reproductivas que impulsen su progreso, nos presentaría como á país intratable, falto de seriedad y de respeto á la palabra empeñada.

¿Ni cómo podríamos esperar que el capital timorato y susceptible, por su naturaleza, se animara á fecundar nuestro suelo á la vista de que á la primera empresa que nos lo franqueó, le salíamos desde luego con un auto de rescisión ó una contienda judicial?

Los señores Representantes de la Nación no desconocerán que, injusta é inmerecidamente, á Bolivia no se le reconoce en el exterior su autera probidad; sino que al contrario se acusa á sus hombres, de articulistas ó inescrupulosos. Igualmente nadie podrá desconocer la primordial necesidad que tenemos de iniciar y prestigiar el crédito, que

tanto para las naciones como para los individuos, es fuerza y prosperidad.

Expuesto lo anterior, cabe establecer otras premisas incontrovertibles, como la de que no pueden acometerse y construirse obras públicas de importancia con los recursos ordinarios de un país.

Por seguras y saneadas que fueran las rentas destinadas al efecto, su ingreso y aplicación serían siempre paulatinas y parciales.

Por eso ninguna Nación que yo sepa, ha construído sus líneas férreas, sino mediante empréstitos contratados al efecto, ó por concesiones otorgadas á compañías que disponían de los elementos necesarios.

Y esto es tan evidente, que bastará recordar los antecedentes del propio ferrocarril de Guaqui, que á no haber recibido oportunos adelantos en dinero y materiales de los capitalistas extranjeros, todavía estaría en su promedio perdiéndose los intereses del capital invertido en una obra inconclusa, y lo que es más grave, el tiempo y las espectativas del país.

Fué en virtud de ese profundo y legítimo convencimiento que el Legislativo boliviano autorizó dos veces al Gobierno para obtener adelantos afectando en garantía la parte construída de la línea, como se ha hecho.

Las aludidas resoluciones del H. Congreso no pudieron ser más prácticas y atinadas, porque ni al más vehemente optimismo se puede ocultar que era imposible que los capitalistas del exterior se resolvieran á confiarnos sus fondos para que los dispusiéramos libremente, sin que se les ofrezcan sólidas y positivas garantías.

En la especie, éstas consisten regularmente en la facultad de que el prestamista, asumiendo también el papel de empresario, se encargue de la construcción de las obras proyectadas, corriendo la inversión de los respectivos capi-

tales bajo su exclusiva dirección, ó bien con la garantía hipotecaria de las obras construídas.

El Congreso boliviano dentro de ese criterio, autorizó al Ejecutivo por las leyes de 25 de octubre de 1900 y de 19 de diciembre de 1901 á procurar los anticipos necesarios, procediendo en la construcción de la línea por sí ó por empresas particulares; y á hipotecar, decía el primitivo proyecto, la parte construída de la línea.

A tiempo de votarse la ley en la Cámara de Diputados, un H. Representante manifestó que siendo los ferrocarriles reputados como bienes muebles, no podían ser hipotecados, sino dados en prenda, por lo cual propuso la modificación siguiente: pudiendo *afectar en garantía* la parte construída de la línea.

Un distinguido jurisconsulto sudamericano, al estudiar la palabra garantía en su reputado Diccionario de Legislación, dice al respecto, después de distinguir el sentido que las palabras *garantía* y *fianza* tienen en el derecho internacional:

> "En el derecho civil, no se hace esta distinción; toda garantía se considera una fianza, así es que cuando se dice que tal persona debe dar las garantías suficientes, se entiende que está obligado á prestar fianza ó á dar prenda ó hipoteca."

Ahora bien, si el Legislativo comprendió que en el caso presente no procedía la garantía hipotecaria, por la naturaleza del bien afectado, dejó lógicamente establecido que el anticipo que autorizaba á negociar, debía afectar en prenda la parte construída de la línea; sin que sea necesario agregar que la naturaleza del contrato de prenda, presupone precisamente la tradición ó entrega de los bienes afectos á la responsabilidad del contrato.

La autorización legislativa de que me ocupo fué, pues, amplia y precisa en los términos jurídicos, y el contrato de

31 de mayo que ha encargado á la Peruvian Corporation la administración de la parte construída de la línea hasta la cancelación de los anticipos recibidos, no puede ser más correcta y legal, y, debo añadir, imprescindible y conveniente.

Bastaría, en efecto, considerar en el aspecto hacendario del asunto que, á virtud del contrato, los gastos de explotación que alcanzaron en los primeros meses de este año, bajo la administración fiscal, á un promedio de 78 % quedarán reducidos á 60 %, elevando el capítulo del rendimiento líquido de 22 % al 40 %.

Todo conforme al siguiente detalle:

Enero	producción	Bs.	29,781.91	gastos	23,960.87	proporción	80.40 o/o
Febrero	"	"	24,465.12	"	21,039.02	"	85.99 o/o
Marzo	"	"	29,829.95	"	20,244.80	"	
Abril	"	"	26,593.90	"	20,688.46	"	77.79 o/o

Que á mérito del mismo contrato, el Gobierno recobra la renta de alcoholes y el impuesto de la goma con que antes se hacía el servicio de los créditos de la Peruvian, calculado en Bs. 510,000 anuales; y, que además, se tiene una reducción del 2 % en la tasa del interés convenido anteriormente.

Se ha dicho para combatir el contrato que el Ferrocarril de Guaqui á esta ciudad no volvería jamás á poder de la Nación porque la deuda contraída por el Gobierno no alcanzaría á redimirse nunca.

Para llegar á esta conclusión, se han tomado cifras caprichosas, y mediante ese sofisma se ha formulado un cálculo que responda al objeto perseguido.

Felizmente para el país, este capítulo del rendimiento del ferrocarril, no es ya un objeto de simples cálculos y previsiones, sino un factor comprobado y numéricamente demostrado.

El ferrocarril hasta el Alto en el año que lleva de en-

tregado al servicio desde el 13 de mayo de 1903 al 15 de mayo de 1904, ha producido la entrada total de Bs. 312,180 que al cambio corriente equivalen á £ 24,700.

Conviene advertir que en dicho período el Puerto de Mollendo estuvo cerrado por el espacio de dos meses, y que este año el cambio ha mejorado con tendencia á la alza; por consiguiente, sin tener en consideración el mayor desenvolmiento del tráfico y tomando la base fija del rendimiento conocido, se puede decir que el expresado ferrocarril hasta el Alto producirá anualmente la entrada total de £ 25,000.

Una vez concluída la sección de la Bajada, esa renta acrecerá con lo que hoy se paga á la Empresa Carretera, que es como sigue:

Con 350,000 quintales que es lo trasportado en el año anterior, á 25 centavos el quintal se tiene 87,500 Bs. que con la carga de exportación, pasajeros y equipajes computados en 22,000 Bs. forman la cantidad total de Bs. 109,000 Dicha suma calculada al tipo medio de 19½ peniques equivale á .. .. £ 8,890

Por consiguiente sumando ambas partidas, el ferrocarril una vez prolongado hasta la ciudad producirá la entrada bruta de.. .... £ 33,890

Deducido de esta cantidad el 60 % correspondiente á los gastos de explotación, que equivale á £ 20,337 se percibirá por el 40 % que corresponde al Fisco la suma líquida..... £ 13,558

Con esta cantidad el Gobierno abonará semestralmente á la compañía el interés del 6 % sobre el monto capitalizado de su deuda, y el resto lo aplicará á la amortización del anticipo en la forma siguiente, para cuya más fácil comprensión adoptaremos como rendimiento líquido la cifra redonda de £ 7,000 semestrales.

Semestre	*Capital*	*Dividendo*	*Intereses*	*Amortización*	*Saldo*
1	£ 73,000	7,000	2,190	4,810	68,190
2	68,190	7,000	2.045	4,955	63,235
3	63,235	7,000	1,897	5,103	58,132
4	58,132	7,000	1,744	5,256	52,876
5	52,876	7,000	1,586	5.414	47,462
6	47.462	7,000	1,424	5,576	41,866
7	41,866	7,000	1,256	5,744	36,142
8	36,142	7,000	1,084	5,916	30,226
9	30,226	7,000	907	6,093	24,133
10	24,133	7,000	724	6,276	17,857
11	17.857	7,000	536	6,464	11,393
12	11,393	7,000	369	6,631	4,762
13	4,762	7,000	143	6,857	2,095 á favor
14	2,095 á favor	7,000	273 á favor		

Este es el procedimiento ordinario de toda cuenta corriente con saldos capitalizables.

El resultado práctico podrá variar á causa de algunos aumentos que tenga el crédito de la Peruvian, por ensanche del material rodante y fijo de la línea, que es lógico presumir con vista de mejorar el servicio, lo que se traduce correlativamente en el crecimiento de las rentas, y, por último, en el aumento de la cifra destinada al servicio de amortización; lo cual es muy claro y comprensible.

Se ha producido también una objeción al contrato, fundada en los términos del artículo 9.° que dice:

> "Los intereses del capital que se anticipa por este contrato y de sus aumentos aquí estipulados, lo mismo que del reconocido por la cláusula cuarta, se cargarán en cuenta por la Peruvian Corporation Limited al Supremo Gobierno á razón del seis por ciento (6 o/o) al año capitalizados cada semestre á contar desde el comienzo de la explotación de la línea."

Este artículo solo y sin la necesaria concordancia con las otras estipulaciones del convenio podría talvez despertar alguna susceptibilidad.

Para desvanecerla, basta hacerse una sencilla reflexión:—¿Los intereses del capital anticipado, de los aumen-

tos posibles y del saldo reconocido serán pagados por el Gobierno á la Peruvian?

Si lo son, ellos desaparecen como toda obligación cancelada sin que pueda llegar el caso de que sean capitalizados.

Si no lo fueran, esos intereses seguirían la suerte de toda obligación de este género, serían capitalizados.

Ahora bien, puede llegar este segundo caso? Nada hay en el mecanismo del contrato que lo haga verosímil.

El Gobierno ha entregado, en garantía de los créditos que contrae un ferrocarril con renta superior, en mucho, al monto de los intereses que deben abonarse, y susceptible de mayores beneficios, cuyos productos están destinados á la amortización del préstamo.

Existe pues, el fondo bastante con que servir las obligaciones contraídas, hasta extinguirlas en un término breve; por consiguiente existe también la seguridad de que no llegará el caso de la temida capitalización de que habla el artículo 9.° del contrato, sino el de la amortización matemática y segura de la deuda á que se refiere el artículo 8.° del mismo, es decir, lo que podríamos llamar la *descapitalización* del préstamo, ó en otros términos la capitalización de las amortizaciones en favor del Estado, como se ha visto en el cuadro inserto más arriba y la paulatina reducción de los saldos.

Ocupándome de este asunto, quizá convenga rememorar, que la entrega del ferrocarril de Guaqui á la Peruvian Corporation para que lo administre, en vía de arrendamiento, por el plazo de siete años, no es una novedad. Conoce el país un contrato suscrito en Lima á 30 de junio de 1902 por los señores Mariano Bustamante y Barreda, Ingeniero Constructor del ferrocarril y don Alfredo Schatzman. Representante de la Peruvian Corporation, en el cual, el Ingeniero Bustamante, procediendo por encargo de la

Junta Directiva del ferrocarril, constituída por prestigiosos vecinos de La Paz, y en uso de las facultades otorgadas por las mismas leyes que hoy invoca el Gobierno, estipuló un préstamo de £ 10,000 en efectivo y facilidades para el pago de las cantidades que el ferrocarril adeudaba por materiales y fletes.

Con ese fin la Junta Directiva se comprometió por medio de su apoderado el Ingeniero Constructor, entre otras obligaciones, á la siguiente:

Dar en garantía las rentas asignadas para la construcción del ferrocarril y la hipoteca especial del mismo ferrocarril.

Se comprometió á no distraer parte alguna de las rentas asignadas al ferrocarril en otro objeto que no sea la terminación de la obra principiada ó la amortización de las deudas.

La cuenta de esos créditos se liquidaría cada seis meses.

El ferrocarril abonaría en cuenta corriente el interés del 6 % hasta el primer semestre, 7 % en el segundo, y 8 % en los demás hasta la amortización total.

«Por conveniencia mútua» dice al artículo 9.º del aludido contrato, esto es, del Gobierno de Bolivia, que tendría mucha dificultad al principio para el manejo de un ferrocarril tan aislado como es el de Guaqui, y de la Peruvian Corporation, que ya tiene en sus manos el tráfico de todo el Norte de Bolivia, se estipula que la Peruvian Corporation se encargue de establecer la explotación del ferrocarril de Guaqui en debida forma y de su manejo hasta hacerse pago de todo lo que se le adeude, desde el momento que juzgue conveniente tomar á su cargo la administración del ferrocarril.

La cuota de los gastos de explotación, para ese caso, se fija en el 65 % de las entradas brutas del ferrocarril, y se conviene además que las obras inconclusas ó por ejecu-

da el año próximo pasado al Congreso Nacional, se lee lo siguiente:

"Con el objeto de modificar la anterior estipulación, impuesta por la fuerza de las circunstancias el Supremo Gobierno instruyó al señor Sheppard, en 18 de marzo pasado, para que pactara un nuevo arreglo ó modificaciones al anterior, con la Peruvian, basándose en uno de los tres puntos siguientes:

"1.°—Venta del ferrocarril, combinación que proporcionaba una suma inmediatamente realizable para atender los gastos demandados por la situación internacional ocasionada por los acontecimientos del Acre y ponía á disposición del Gobierno los rendimientos del estanco de alcoholes, sea para emplearlos por de pronto en la misma urgente atención de los asuntos del Acre ó en la continuación de los trabajos del ferrocarril hasta la ciudad de La Paz y prolongación de Viacha á Oruro como está determinado por ley;[1]

"2.°—Liberación de las mismas rentas de alcoholes y gomas de las obligaciones á que estaban afectadas como garantía de la deuda á la Peruvian Corporation Limited, tomando ésta, en cambio, inmediatamente la administración y explotación del ferrocarril, para terminar la construcción de la línea hasta la ciudad con sus fondos propios y haciéndose pago del total de su crédito con los rendimientos de la misma explotación; y

"3.°—Acordar con la Peruvian Corporation Limited, la conclusión de la línea por el Gobierno y el pago de los créditos que éste reconoce á aquella, sin entregarle la administración del ferrocarril, teniendo por norma las indicaciones hechas por la Dirección General de Obras Públicas para la forma y condiciones del pago.

"La "Peruvian Corporation Limited," se negó á aceptar las dos primeras bases propuestas; pero no la tercera, celebrando en consecuencia con el señor Sheppard, un acuerdo *ad referendum*, modificatorio de las cláusulas 8ª, en su última parte, 9ª, 10ª y 11ª del contrato de 2 de agosto de 1902, acuerdo que, por considerarlo conveniente á los intereses del país, fué aprobado por el Gobierno con fecha 19 de abril último."

Se ve pues que el anhelo del Gobierno se reducía el año pasado á liberar el rendimiento del estanco de alcoholes, sea enajenando el ferrocarril ó entregando la administración y explotación de la línea á la Peruvian, como garantía de la deuda.

Una y otra forma de arreglo fueron rechazadas por la Peruvian, sin que el Congreso á cuyo conocimiento se sometieran aquellos propósitos, ni la opinión nacional formularan reparo alguno contra la manera como entendía el Gobierno las autorizaciones legislativas de 25 de octubre de 1900 y 19 de diciembre de 1901, encargando la explotación de la línea á una Compañía administradora, en vez de los empleados fiscales, destinados al mismo objeto.

Por lo demás, conviene insistir en la reflexión de que el contrato de 31 de mayo del presente año, que convino el anticipo de los fondos necesarios para concluir la línea de la bajada, con la administración por arrendamiento, no debe ser un negocio tan oneroso para el Gobierno, cuando la Compañía con quien lo hemos celebrado, lo rechazó terminantemente el año pasado.

Un escrúpulo patriótico, sin duda muy respetable, parece que ha inspirado otra objeción al contrato, alegando que habría sido preferible buscar los repetidos anticipos en el país, confiando la explotación de la línea al elemento nacional.

Inútil me parece expresar al respecto que el anhelo del señor Presidente de la República y de sus colaboradores en el Gobierno había sido el de nacionalizar en todos sentidos la línea del ferrocarril de Guaqui, es decir, haciendo concurrir á su construcción y explotación, capitales bolivianos y empleados bolivianos exclusivamente.

Por desgracia este anhelo se ha presentado irrealizable, sea por la novedad de este género de especulaciones, sea por la carencia de capitales en el país. Los ensayos procurados, en ese orden, por el Gobierno se produjeron en dos ocasiones.

En la primera un grupo de capitalistas propuso al Gobierno la siguiente combinación:

"Para concluir, explotar, etc., el ferrocarril de Guaqui al Alto de

La Paz, se formará una compañía que se llamará "Compañía del Ferrocarril de Guaqui."

"1.°—El capital de la compañía será de £ 120,000, en acciones al portador, de £ 10 cada una.

"2.°—El Gobierno entregará á la compañía, los planos, útiles, herramientas, construcciones, rieles y materiales de toda especie, material rodante, etc., y todo lo que se haya construído del ferrocarril, así como la propiedad de los terrenos necesarios, siendo de su cuenta el pago de las expropiaciones y los juicios que con tal motivo se suscitaren á la compañía; entregará todo esto en venta por la suma de £....., que será pagado por la compañía en la forma que más adelante se establece.

"3.°—Se tratará de colocar en Bolivia la mitad del capital de £ 120,000.

"4.°—El Gobierno concederá privilegio á la compañía, por 25 años, para la comunicación, por tracción de cualquier sistema que sea, entre cualquier punto del Lago y el Alto ó la ciudad de La Paz.

"5.°—El Gobierno dará preferencia á la compañía, por el tanto, para la construcción y explotación del sistema de tracción que se decida establecer entre el Alto y la ciudad, y exigirá al Concejo Municipal el cumplimiento de esta cláusula, en caso de que el Concejo intervenga en la obra.

"6.°—Los fletes y pasajes, según tarifa que apruebe el Gobierno, se cobrarán á razón de 20d por boliviano.

"7.°—En el contrato se insertará la tarifa de fletes.

"8.°—De los productos líquidos del ferrocarril, se aplicarán £ 12,000 al año para el servicio del capital de £ 120,000 de la compañía; de lo que resulte en exceso, tomará la Compañía, para sí, el 25 por ciento (prima,) y aplicará el 75 por ciento restante para ir amortizando la deuda que reconoce la compañía al Gobierno, en la cláusula 2.ª

"9.°—Si los productos líquidos del ferrocarril no alcanzan, en cualquier año, á £ 12,000, el año ó años siguientes se aplicaría á completar el déficit del año ó años anteriores, el 75 por ciento del exceso sobre el producto líquido anual de £ 12,000, suspendiéndose, por lo tanto, el pago á cuenta del Gobierno de lo que le quede debiendo la compañía.

"10.°—Se consideran productos líquidos del ferrocarril, el saldo que resulte, deducidos de las entradas brutas, los gastos de explotación, reparación, mantenimiento, administración del ferrocarril y de la compañía, é intereses y amortización de sumas que fuese preciso tomar prestadas para reparaciones ó mejoras de la línea, en un momento dado.

"11.°—Se entiende que el Gobierno empleará en el ferrocarril todo el dinero que reciba de la Compañía Recaudadora hasta el 31 de julio del presente año (1902.)

"12.°—Al aprobarse este contrato por el Congreso, la compañía

adelantará al Gobierno la suma de £....., á cuenta de la deuda de £..... que se reconoce en la cláusula 2 ª

"13.°—La compañía cargará en cuenta al Gobierno el interés del 10 por ciento anual por ese adelanto.—Esta suma por intereses, se pagará del 75 por ciento que resulte sobre el exceso de utilidades de £ 12,000."

Concretando las bases de este proyecto de contrato, tendríamos los siguientes resultados:

El Gobierno transfería en venta á la compañía toda la parte construída de la línea por un precio que debía estipularse.

La compañía le adelantaba á cuenta del valor del ferrocarril una cantidad determinada, cargándole en cuenta al Gobierno el interés del 10 % anual sobre el monto del adelanto.

La compañía aportaba un capital de £ 120,000 de las cuales solo la mitad se procuraría colocar en el país, para la conclusión y explotación del ferrocarril, cobrando el interés del 10 % al año sobre el referido capital.

Del producto bruto de la línea la Compañía deducirá «los gastos de explotación, reparación, mantenimiento y administración del ferrocarril y de la compañía, é intereses y amortización de sumas que fuese preciso tomar prestadas para reparaciones ó mejoras de las líneas en un momento dado.»

En vista de la enumeración que antecede se puede afirmar sin vacilación que esos gastos superarían en mucho al 60 % fijo que se ha pactado con la Peruvian Corporation, sin hacer mérito de la generalidad con que se cargarían á la cuenta del Gobierno las reparaciones ó mejoras de las líneas.

Hecha la deducción de las sumas que importaran los servicios aludidos la compañía tomaría del remanente líquido el 25 % como prima por la administración de una línea que la compañía adquirió en compraventa, y el resto del 75 % se aplicaría, siempre que no hubiera déficit por

otros motivos, á pagar el valor de la línea, en el lapso de tiempo que lo permitan los rendimientos de la misma.

En la segunda, otro grupo representado por el señor Isaac Tamayo propuso esta otra combinación.

La compañía tomando el ferrocarril en el estado en que se hallaba, esto es con más de la mitad de la primera sección de Guaqui al Alto, concluída; y comprometiéndose á pagar varios créditos del mismo ferrocarril por valor de £ 20,430, se obligaba terminar dicha sección y trabajar la segunda, que es la Bajada del Alto á la ciudad, por la cantidad de £ 175,000.

Para el reembolso de dicha cantidad se le entregaría primero el producto del estanco de alcoholes; segundo el exceso anual que resulte sobre la cantidad fijada por el contrato con la sociedad recaudadora y el impuesto sobre aguardientes; y tercero el impuesto sobre gomas.

Entre el Gobierno y la compañía se abonarán recíprocamente el interés del 7 % anual.

El Gobierno entregaría á la empresa el Muelle y el Ferrocarril de Guaqui á La Paz para su explotación por cuenta del Estado, abonándole como indemnización del trabajo de dirección y administración el 10 % del producto bruto del muelle y ferrocarril mencionados.

Estableciendo que la empresa constructora administrará el ferrocarril por cuenta del Estado, con el mismo celo, interés y economía que lo hiciera por cuenta propia, el gasto de explotación podría calcularse en 60 %, que, adicionado al 10 % de indemnización por el trabajo de la administración, hacen el promedio de 70 %. Ahora, si los gastos de explotación hubieran llegado, como bajo la administración fiscal á 72 %, con más la cuota de indemnización, se tendría un 82 % de gastos, y un 18 % apenas de renta líquida en vez del 40 que recibirá el Gobierno por el contrato con la Peruvian.

No es necesario hacer notar la diferencia de obligaciones que el Gobierno asumiría, comprometiéndose á servir un crédito de £ 175,000 por la finalización de la obra del ferrocarril hasta La Paz, en vez de las 73,000 reconocidas á la Peruvian, ni la respectiva tasa de intereses de ambos créditos; pero si es preciso manifestar para la exacta apreciación del contrato de 31 de mayo, que las condiciones anotadas fueron presentadas no solo como equitativas y ventajosas, sino como un servicio patriótico del capital nacional.

Decía, en efecto y con mucha razón el proponente, en el memorial con que se acompañó la propuesta:

"Como digo en mi propuesta yo no soy más que personero é interesado en poca parte en este negocio, que lo emprende un grupo más que de capitalistas de patriotas que desea realizar la aspiración de toda alma generosa, cual es la de unir y vincular, con intereses comunes, procedentes de la fácil y frecuente comunicación, los diferentes pueblos de la República, y esto por empresarios nacionales, que si persiguen una legítima ganancia, no pierden de vista ni las necesidades del país ni los sacrificios que él impone."

Resta únicamente hacerse cargo de una última objeción deducida contra el sistema de tracción adoptado para la Bajada y como quiera que, este asunto es técnico, creo procedente referirme aquí á las explicaciones dadas por el Director de Obras Públicas de la Nación, en cuya competencia profesional y dedicación al servicio, el Gobierno no puede menos que depositar entera confianza.

Hé aquí la referida explicación:

"El sistema de tracción por electricidad ha sido adoptado para la Bajada por dos razones, economía en el costo de construcción y economía en los gastos de explotación.

"Con una gradiente de 6 o/o que los carros eléctricos pueden subir con facilidad, se reduce mucho la distancia entre la ciudad y el Alto. Una línea para las locomotoras del ferrocarril de Guaqui á La Paz con gradiente de 2 o/o sería tres veces más extensa. Una cremallera con locomotoras especiales costaría más ó menos lo que cuesta una línea eléctrica; pero en vista de que la línea á Yungas ha de ser eléctrica no creo con-

veniente la adopción de tantos sistemas y se debe buscar simplicidad y uniformidad en el material rodante.

"La economía en la explotación es un punto que ha sido estudiado detalladamente. El carbón cuesta £ 6 la tonelada puesto en La Paz. La explotación por locomotoras sería prohibitiva sea con las que tenemos en el ferrocarril de Guaqui á La Paz, ó sean con especiales construídas para gradientes de 6 o/o, ó por locomotoras de cremallera. Hay que recordar que cada palada de carbón cuesta cincuenta centavos.

"Una caldera fija sería más económica que una locomotora; pero como hay necesidad de tener los fuegos encendidos aunque no haya movimiento de carros, he adoptado en favor de un motor de gas, que tiene la ventaja de no gastar carbón mientras esté parado. Otra ventaja que tiene un motor fijo es que tendríamos una fuerza disponible para la luz eléctrica de la ciudad de La Paz, si la Municipalidad cree conveniente hacer uso de ella.

"El trazo de la Bajada ha sido hecho con curvas de 100 metros de radio, para así poder bajar las bodegas del ferrocarril de Guaqui á La Paz, hasta la ciudad sin trasbordo de carga en el Alto. Los pasajeros y equipaje se trasladarán en coches eléctricos livianos que bajen ó suban en media hora.

"Los coches serán movidos por la corriente eléctrica tomada directamente del cable aéreo por medio del "Trolley." La corriente será directa con una presión de 500 volts.

"El cable aéreo será alimentado en sus varias secciones, de un kilómetro cada uno, por medio de cables de aluminio, descubiertos llevados en aisladores de vidrio sobre una línea de postes que irán directamente al Alto.

"Los carros serán construídos en la maestranza de la Compañía de J. G. Brill, Philadelphia, el equipo eléctrico con los dinamos serán del "General Electric Company" de New York, y el motor será de la Compañía "Westinghouse" ó de otra fábrica aprobada.

"La línea ha sido definitivamente trazada sobre el terreno, el plano y perfil confeccionados y los trabajos de movimiento de tierra se han empezado ya. La línea tiene de 8 á 9 kilómetros de largo, pero como hasta el momento la posición de la estación terminal está en estudio, la longitud exacta aun no está fijada.

"El costo del trabajo hasta la fecha está demostrado detalladamente en el cuadro de gastos.

"Los pedidos de materiales hechos por medio de la casa W. R. Grace & Cª de Lima alcanzan á la suma de £ 12,000 aproximadamente, parte de estos materiales están ya en camino.

"El gasto total hasta la fecha incluyendo materiales es de £ 15,000 aproximadamente.

se halla ya listo aquel vehículo y podrán impulsarse dichos trabajos.

Se han construído ya 1,500 m. c. de muros de sostén, se han colocado 1,000 m. c. de lastre inferior, y se han hecho 2,700 m. lineales de zanjas laterales.

La labranza de piedra para la mampostería de los puentes se encuentra muy adelantada. Tan pronto como se tenga aviso de la llegada del señor T. Clive Sheppard á Nueva York esta Dirección le dará aviso cablegráfico de las cantidades y dimensiones de fierro y acero necesarios para la construcción de los tramos, así se asegurará la adquisición de materiales garantizados como también su inmediato despacho.

Los durmientes, postes y chapas (especiales) fueron pedidos en abril del presente año y ya han principiado á llegar á Mollendo. El 28 de junio salieron de Nueva York todos los rieles con sus accesorios respectivos. Los terraplenes se hallan en trabajo hasta la margen del río de La Paz en el kilómetro 8. Los dinamos, con sus accesorios, el material para las líneas de alimentación, el «trolley line,» los «bons,» los motores con sus accesorios, herramientas, etc., fueron pedidos el día 30 de junio por el señor T. Clive Sheppard, durante su permanencia en Lima. Todo el material eléctrico vendrá de Nueva York.

Los materiales de construcción, como calamina, cemento Portland, etc., fueron pedidos de Inglaterra en mayo del presente año.

Obras adicionales de carácter permanente en el ferrocarril de Guaqui á La Paz

LEVANTE Y LASTRE DE LA VÍA.—Este trabajo se ha continuado sin interrupción desde el mes de abril de 1903, y se terminará á fines del presente mes. La línea ha sido

levantada en toda su extensión desde Guaqui al kilómetro 84, de 20 centímetros á un metro, según las necesidades de los lugares; la vía ha sido lastrada con 6 pulgadas de buen lastre *debajo de los durmientes*, desde el kilómetro 27 hasta el Alto, una extensión de 60 kilómetros. Durante este trabajo se ha colocado más de 50,000 m. c. de lastre de piedra menuda, con un tren de ocho carros en 1,650 viajes que ha hecho. La vía, ahora, está firme y segura, y será fácil y económico en lo futuro mantenerla en buenas condiciones.

AUMENTO DE DURMIENTES, DEL KILÓMETRO 70 AL KILÓMETRO 84.—El material para esta obra fué pedido á Lima el 25 de junio del presente año.

VÍA DE 3 KILÓMETROS Á LA CANTERA NUEVA. Esta línea se halla colocada en toda su extensión y se principiará inmediatamente á extraer y trasportar piedras.

CASAS DE CUADRILLAS.—Los planos para estas casas están en preparación.

Además el ferrocarril ha atendido á los siguientes trabajos:

SERVICIO DE AGUAS DE VIACHA.—Esta obra de tanta importancia para el pueblo de Viacha, fué estrenada durante el mes en curso, habiendo dado buen resultado su construcción sin defectos, y á satisfación tanto de la Administración del Ferrocarril, como de los consumidores del pueblo.

SERVICIO DE AGUAS DE GUAQUI.—Los planos para la construcción de esta obra han sido remitidos al Ingeniero Ayudante en Guaqui, y la obra quedará terminada en pocas semanas más.

Los gastos verificados hasta el fin del mes de junio son los siguientes:

N.°	Descripción	Total mes pasado	Gastos presente mes	Total hasta la fecha
	Resumen			
a.	Salarios y Planillas Bs.	14,234.77	2,726.18	16,960.95
b.	Certificados.....	29,979.80	13,693.28	43,673.08
c.	Facturas y cuentas.....	11,233.70	9,583.39	20,817.09
d.	Varios.....	516.25	222.30	738.55
	Totales Bs.	55.964.52	26,225.15	82,189.67
	Detalles			
1	Estudios.....Bs.	5,320.70	1,654.15	6,974.85
3	Movimiento de Tierra.	30,143.76	13,670.71	43,814.47
4	Vía Permanente.....	3,206.31	13.05	3,219.36
15	Puentes.....		918.65	918.65
16	Administración.....	5,426.56	1,627.05	7,053.61
18	Herramientas y Utiles.	6,692.56	7,617.13	14,309.69
19	Camino Carretero.....	5,174.63	724.41	5,899.04
	Totales Bs.	55,964.52	26,225.15	82,189.67

El balance de los rendimientos del ferrocarril en los dos meses que su administración ha corrido á cargo de la Peruvian Corporation es el siguiente:

JUNIO

Pasajeros.....		2,346.76
Equipajes.....		294.03
Carga.....		23,267.71
		25,908.50
Carretera.....		7,644.32
ó sean bolivianos.....		33,552.82

Además, producto de telégrafos 63.08.

Corresponde al Gobierno el 40 % sobre Bs...		25,908.50
y además sobre.....		63.08
ó sea el 40 % sobre.....	Bs...	25,971.58

lo que da Bs. 10,388.63.

JULIO

Pasajeros.....	Bs.	4,977.10
Equipaje.....	"	827.13
Carga.....	"	24,394.19
Acarreo.....	"	127.65
Telegramas de Lima.....	"	20.27
	Bs.	30,346.34

Carretera Bs. 6,774.50.

Corresponde al Gobierno por el 40 % sobre los Bs. 30,346.34, Bs. 12,138.54 y á la Peruvian por el 60 % de explotación Bs. 18,207.80.

Comparando este rendimiento, con la producción y gastos de los primeros meses de este año, se tendría el siguiente resultado:

ADMINISTRACIÓN FISCAL

	ENERO	FEBRERO	MARZO
Rendimiento.	29,781.91	24,465.12	29,329.95
Gastos.....	23,960.87	21,039.02	20,244.80
Proporción..	80.46 %	85.99 %	69.03 %

	ABRIL	MAYO
Rendimiento.	26,593.40	23,667.77
Gastos.....	20,888.46	23,014.70
Proporción..	77.79 %	87.28 %

ADMINISTRACIÓN DE LA PERUVIAN

	JUNIO	JULIO
Rendimiento.	25,971.58	30,346.34
Gastos.....	15,582.95	18,907.80
Proporción..	40 %	60 %

Una última reflexión: Los meses de junio y julio últi-

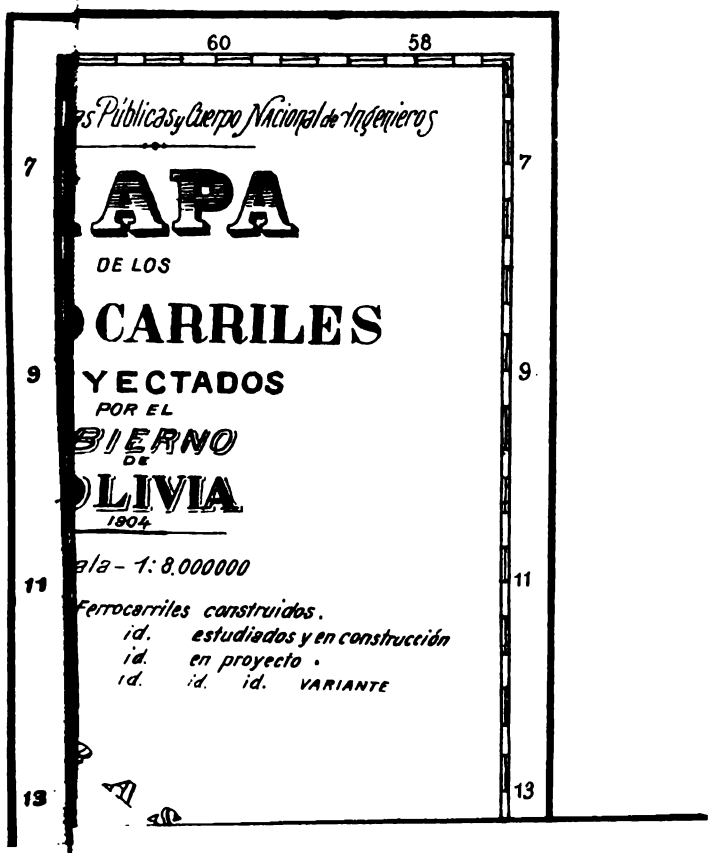
mos han dejado un saldo líquido en favor del Gobierno de 22,527 Bs. 17 cts. que serán cargados en su haber para aplicarse al pago de los intereses y amortización del capital suministrado por la Peruvian para la conclusión del ferrocarril de Guaqui á La Paz. Ahora bien, si se considera lo que ha percibido la carretera en ambos meses, que alcanza á Bs. 14,418.82 y deduciendo de esa suma el 40 % que importa Bs. 5,760, que se adicionan al producto líquido abonado al Gobierno, se tendrá un total líquido de Bs. 28,287.17 que al cambio de 20d. representan £ 2,357–5.

Triplicando esa suma por los tres meses que faltan del semestre y sin considerar un indefectible acrecentamiento en las rentas del ferrocarril una vez concluído hasta la estación de La Paz, tendrá el fisco un rendimiento de £ ..... semestrales, que corresponde al dividendo que se ha estimado en los cálculos que anteceden para pagar el préstamo de la Peruvian en el plazo fijo de siete años.

OBRAS PÚBLICAS

En el ramo de Obras Públicas, el Gobierno no ha podido dar á su acción toda la amplitud que hubiera deseado por las conocidas circunstancias del Tesoro, limitándose, en la esfera de sus recursos, á atender las más importantes y urgentes.

El progreso del país, sus crecientes necesidades y el ambiente general de la época exigen una decidida atención de los poderes públicos al ramo de Obras Públicas. Hoy día no se puede vivir, ni viajar ni administrar como se hacía ahora 20 años. La riqueza particular ha creado hábito de confort y exigencias de comodidad muy generales, de tal manera que, los edificios públicos, los caminos, los ser-


60
58
s Públicas y Cuerpo Nacional de Ingenieros
7
APA
DE LOS
CARRILES
9
YECTADOS
POR EL
BIERNO
DE
OLIVIA
1904
ala - 1: 8.000000
11
Ferrocarriles construidos.
id. estudiados y en construcción
id. en proyecto .
id. id. id. VARIANTE
13
7
9
11
13

vicios urbanos, de aguas, etc., tienen que seguir ese desenvolvimiento para acompañar el progreso creciente de la Nación, concurriendo á su vez al servicio y prestigio de la administración.

Con ese convencimiento, el Gobierno en cuantas ocasiones ha podido, ha prestado su preferente atención á las obras públicas más reclamadas en los distintos departamentos, haciendo efectivas las subvenciones que reconocía el Presupuesto para dichos trabajos.

Entre otras ha mandado el pago de las que se habían asignado para el servicio de las diligencias entre las ciudades de Sucre y Challapata, Oruro y Cochabamba y Oruro y La Paz.

A mérito de esa atención y aprovechando del rendimiento de la prestación vial conforme á la ley de 17 de diciembre de 1901, ha podido realizarse la reparación de las vías carreteras y de herradura hallándose en proyecto muchas nuevas, según propuestas é informes que se encuentran en los anexos.

Las Juntas de Caminos desempeñan sus funciones con toda regularidad y sus labores constan en los informes prefecturales.

Como el camino carretero de Sucre á Potosí requería una eficaz reparación en la cuesta de Tanana, el Consejo de Ministros ha autorizado al señor Prefecto de Potosí para que invierta ciertas sumas destinadas á objetos secundarios en el arreglo conveniente de la sección merituada.

Para facilitar la construcción del camino carretero de Potosí á Uyuni, y cuya partida se agotó, se ha autorizado á la Junta Impulsora á que contrate un empréstito por la suma de Bs. 12,000 que deberá garantizarse con el 20 % del impuesto sobre minerales recaudado por la respectiva oficina de aquel importante centro minero.

Con el propósito de estudiar la vía fluvial que conduce de Cochabamba á Trinidad por el río Chimoré, el señor Prefecto de aquel Departamento, señor Isaac Araníbar ha emprendido viaje el 30 de junio último, ofreciendo producir un informe sobre los estudios que hubiese practicado, habiendo llevado en compañía suya, entre otras personas, al Ingeniero señor Gesbert.

El Prefecto del Departamento de Tarija, señor Bernardo Raña Trigo, ha emprendido también viaje á Juntas de San Antonio con objeto de realizar la fundación del Fortín Campero que consolidará la soberanía nacional en ese punto conforme á nuestro tratado de límites con la República Argentina.

La expedición del Ingeniero señor Julio Knaudt á Puerto Pando ha dado también un excelente resultado, pudiendo aprovecharse de los interesantes datos que proporciona su informe inserto en los anexos, para la apertura de una vía cómoda á esa región productiva de goma.

La canalización del río Rocha ha sido también atendida con recursos fiscales; procurando satisfacer esa urgente necesidad de la ciudad de Cochabamba, manteniendo sin interrupción los trabajos para adelantar en lo posible la obra referida.

Se ha constituído una comisión de distinguidos ciudadanos encargada de dirigir los trabajos de provisión de aguas potables á la ciudad de Sucre, y puesto á su disposición el íntegro de la suma consignada en el Presupuesto Nacional y una suma igual correspondiente á la gestión anterior, cantidades en las que la comisión puede emprender los serios estudios que exige la obra, pidiendo para la direc-

ción técnica un ingeniero especialista á fin de dotar de agua abundante á la capital de la República.

También se ha mandado entregar la suma consignada en el presupuesto para igual servicio en las ciudades de Cochabamba, Tarija y La Paz, considerando que la provisión de aguas potables sanas y abundantes á las referidas ciudades, es una imperiosa necesidad de higiene pública, que era preciso atender con toda preferencia para defender la vida y la salud de nuestras poblaciones.

En materia de edificios, se imponía la habilitación del local en que funciona la Cámara de Diputados en esta ciudad, y á ese fin se ha pagado íntegramente la asignación del presupuesto, como se ha ordenado el pago igualmente íntegro de la partida destinada al palacio de Gobierno de Sucre.

En resumen, el Gobierno ha servido todas las asignaciones de las carreteras, concurriendo á su conservación y reparación, ha atendido la conservación de los puentes Arce y Sucre, á la canalización del río Rocha, á la provisión de aguas potables en Sucre, Cochabamba, Tarija y La Paz.

A la conclusión de los palacios de Sucre y La Paz, á la reparación de edificios nacionales en casi todos los Departamentos, y al estudio y exploración de nuevas vías de comunicación hacia nuestros territorios del Sud y del Oriente.

MISION TOPOGRÁFICA

Dirigida por el señor Coronel Sever, enviado por la casa Hachette y C.ª de París, en mérito del contrato modificatorio de 28 de marzo de 1903, la Misión Topográfica ha continuado realizando sus importantes labores dividida en

dos secciones, la Topográfica y la Geológica, hallándose la primera á cargo del Ingeniero señor Santiago Sever y la segunda encargada al señor Alfredo Dereims.

Este último á quien se encomendó el estudio geológico de las regiones de Luribay, Inquisivi, Oruro, Cochabamba, Sucre, Potosí, Tarija, Tupiza, Chorolque, Pulacayo, Colquechaca y Lago Poopó, ha solicitado que el Ministerio lo autorice á variar su itinerario y estudiar previamente los alrededores de Potosí, dirigiéndose á Toropalca y Tumusla, hasta cerca de Tupiza, para en seguida tomar, nuevamente, el camino del Norte á Chorolque, Atocha, Yura, Huanchaca, Colquechaca, Poopó y Oruro, atravesando, así, una región bastante interesante desde el punto de vista científico.

Se ha encargado á la Sección Topográfica el levantamiento de un plano del distrito minero de Corocoro y aunque el Gobierno abrigaba el deseo de que esa operación se practicara previamente en Inquisivi, donde se producen frecuentes litigios con motivo de las pertenencias mineras de «Tres Cruces», no ha sido aun posible realizar esa obra por consideraciones muy atendibles que expuso la Comisión, lo cual determinó al Ministerio á ordenar que, de pronto, se comience por levantar un plano de las pertenencias mineras de Pacajes y se espera el informe que, sobre el particular, se produzca por el Ingeniero señor Santiago Sever.

Sobre los demás asuntos dependientes del Ministerio de Gobierno y Fomento, he creído mejor consignar íntegramente en los anexos de la presente Memoria los informes de los jefes de las distintas reparticiones, en los cuales hallaréis detalles interesantes y atendibles iniciativas.

En el desempeño interino de la mencionada cartera

he procurado continuar la tradición de mis honorables antecesores, secundando con decisión y entusiasmo la política liberal, y laboriosa del Jefe del Estado cuyo período legal termina.

Hago votos porque las labores de la Legislatura ordinaria del presente año se distingan por el acierto y patriotismo, contribuyendo á la prosperidad y ventura de la Nación.

La Paz, 6 de agosto de 1904.

Claudio Pinilla

ANEXOS
DE GOBIERNO

IMP. Y LIT. DE «EL NACIONAL»—CHIRINOS, N.° 92.

Decretos Supremos.

JOSE MANUEL PANDO,

PRESIDENTE CONSTITUCIONAL DE LA REPÚBLICA.

Considerando:

Que es conveniente concentrar en un solo día la celebración oficial de aniversarios locales, igualmente gloriosos, con el fin de borrar las rivalidades entre departamentos; rivalidades que, aunque muy nobles, perturban la armonía entre los ciudadanos de la Nación;

Que todas esas fechas históricas, deben refundirse en la del 6 de Agosto, día en que se proclamó la independencia de Bolivia;

Que la Ley Orgánica de Municipalidades no atribuye á éstas la facultad de declarar días cívicos;

Que, en tal virtud, las corporaciones civiles y militares y los funcionarios públicos en general no pueden concurrir oficialmente á solemnizar aniversarios particulares de cada departamento;

Que el inciso 12 del artículo 29 de la Ley de Organización Política otorga á los Prefectos la atribución de festejar los días cíviconacionales, de acuerdo con la Municipalidad respectiva, correspondiendo al Congreso y al Gobierno, únicamente, la facultad de declarar días feriados á aquellos que, por razón legal ó por circunstancias excepcionales, deban celebrarse;

Que las fiestas cívicas, añadidas á las religiosas, abarcan una gran parte del año, produciendo, junto con la paralización de las labores ordinarias, la perturbación en el funcionamiento normal de las oficinas públicas y fomentando el vicio con la repetición de las diversiones populares consiguientes;

Por tanto, con el dictámen afirmativo del Consejo de Ministros y en uso de facultad constitucional—

Decreto:

Artículo 1.°—Quedan reducidas las fiestas cívicas, á la na

cional del 6 de Agosto, aniversario de la fundación de la República en 1825.

Art. 2.°—Las Municipalidades, no estando autorizadas por la Ley Orgánica para declarar días feriados á los demás que recuerdan glorias nacionales, no pueden dictar ordenanzas suspendiendo el tráfico ordinario y el despacho de las oficinas.

Art. 3.°—Es prohibido á los funcionarios públicos, civiles y militares, concurrir oficialmente á las manifestaciones y festejos con que se celebre cualquiera fecha histórica distinta del 6 de Agosto, salvo resoluciones legislativas ó supremas que se dicten para determinados casos.

Art 4.°—Las autoridades políticas cuidarán del cumplimiento de estas prescripciones y amonestarán, además, al pueblo de su mando, para que teniendo en cuenta los altos propósitos nacionales que persigue este Decreto, refundan todas sus fiestas conmemorativas en las del 6 de Agosto, símbolo de nuestras glorias comunes.

El señor Ministro de Gobierno y Justicia queda encargado de la ejecución y cumplimiento del presente Decreto.

Dado en La Paz, á los 19 días de septiembre de 1903.

José Ml. Pando.—*José Carrasco.—Eliodoro Villazón.—Ignacio Calderón.—Andrés S. Muñoz.—Ismael Montes.*

JOSE MANUEL PANDO,

Presidente Constitucional de la República.

Considerando:

Que por ley de 13 de noviembre de 1846, es atribución del Poder Ejecutivo, reglamentar las asistencias oficiales:

Decreto:

Artículo único.—Modifícase el inciso 1.° del artículo 7.° del Decreto Supremo de 17 de marzo de 1894, á que se refiere el igual del de 22 de marzo de 1897, en los siguientes términos:

Las asistencias, llamadas de tabla, tendrán lugar en los días siguientes:—El Jueves Santo, el 6 de Agosto, aniversario de la declaración de la independencia nacional, y los días de la instalación y clausura de las Cámaras Legislativas, en el lugar en que éstas se reunan.

El señor Ministro de Gobierno y Justicia, queda encargado de la ejecución y cumplimiento del presente Decreto.

Dado en La Paz, á los 19 días del mes de septiembre de 1903.

José Ml. Pando.—*José Carrasco.*

JOSE MANUEL PANDO,

PRESIDENTE CONSTITUCIONAL DE LA REPÚBLICA.

Considerando:

Que el artículo 86 del Decreto Supremo de 20 de diciembre de 1890 á que se refiere el 74 del Reglamento Electoral de 10 de marzo de 1900, está reformado por la Ley vigente de 29 de septiembre de 1892; de conformidad con lo dispuesto por dicha Ley;

Decreto:

Artículo único. Modifícase el artículo 74 del Reglamento Electoral, en los siguientes términos: La elección de Presidente y Vicepresidentes de la República se efectuará cada cuatro años; al día siguiente de realizada la de Senadores y Diputados. El escrutinio general de cada distrito se verificará en las capitales de departamento y de provincia, á los ocho días del de la elección.

El señor Ministro de Gobierno y Justicia, queda encargado de la ejecución y cumplimiento del presente Decreto.

Dado en La Paz, á los 30 días del mes de septiembre de 1903.

José Ml. Pando.—*José Carrasco.*

JOSE MANUEL PANDO,

PRESIDENTE CONSTITUCIONAL DE LA REPÚBLICA.

Habiendo aceptado en la fecha la dimisión conjunta del Ministerio—

Decreto:

Artículo único.—Se nombra al señor Claudio Pinilla, Ministro de Relaciones Exteriores y Culto; al señor Luis Ipiña, Ministro de Gobierno y Fomento; al señor Daniel Salamanca, Ministro de Hacienda é Industria; al señor Juan M. Saracho, Ministro de Instrucción Pública y Justicia; y al señor Coronel Fermín Prudencio, Ministro de Guerra y Colonización.

El señor Oficial Mayor de Gobierno, queda encargado de la publicación del presente Decreto.

Es dado en La Paz, á 27 de octubre de 1903.

José Manuel Pando.—*Angel Diez de Medina*, Oficial Mayor de Gobierno.

JOSE MANUEL PANDO,

Presidente Constitucional de la República.

Considerando:

Que la ley de 13 de los corrientes, ha restituído al Pueblo de Pucarani la capitalía de la 2.ª sección de la Provincia de Omasuyos.

En uso de la facultad conferida por el artículo 3º de la citada ley;

Decreto:

Artículo 1.°—La Junta Municipal y las autoridades judiciales de Puerto Pérez, se trasladarán al Pueblo de Pucarani.

Art 2.°—Para la organización de la nueva Junta Municipal se convoca á elección popular, que se verificará el 4.° domingo del mes de enero de 1904, con arreglo á las leyes de la materia.

Art. 3.°—La formación del cuerpo de Jurados que debe constituir las mesas inscriptora y receptoras se organizará por esta vez, á los ocho días de la fecha, por una comisión compuesta del Subprefecto de la Provincia, del Párroco de Pucarani y del Agente Fiscal, la que designará veinticinco ciudadanos que reunan las condiciones requeridas por ley para ejercer el cargo de Jurados.

Art. 4.°—De conformidad al artículo 26 del Reglamento Electoral, la mesa inscriptora que se constituya, funcionará hasta el 24 de diciembre próximo, fecha en la que se procederá á la clausura del Registro Cívico, siendo válidos para la elección los Registros vigentes en Puerto Pérez.

Art. 5.°—La Junta Municipal elegida inaugurará sus funciones el primer domingo de febrero del año venidero.

El Ministro de Gobierno y Fomento, queda encargado de la ejecución y cumplimiento de este Decreto.

Dado en La Paz, á 30 de noviembre de 1903.

José Ml. Pando.—*Luis Ipiña.*

JOSE MANUEL PANDO,

Presidente Constitucional de la República.

Considerando:

Que para la ejecución de la Ley de 16 de octubre próximo pasado, es necesario dictar la conveniente reglamentación.

En ejercicio de la atribución 5.ª del artículo 89 de la Constitución Política del Estado—

Decreto:

Artículo 1.°—La provincia de Paria del Departamento de Oruro, se divide en dos provincias que en adelante se denominarán, la primera de Poopó y la segunda de Challapata ó «Abaroa», en homenaje á la memoria del héroe de Calama.

Art. 2.°—La provincia de Poopó estará constituída por las siguientes circunscripciones:—Capital la Villa de Poopó, donde tendrá su asiento, una Junta Municipal, un Subprefecto, un Juzgado de Partido, una Fiscalía de idem, un Juzgado de Instrucción y una Notaría de segunda clase.

Cantones:—Poopó, Toledo, Hurmiri, Peñas, Antequera y Venta y Media.

Vicecantón, la estación ferroviaria de Pazña.

Art. 3.°—La provincia «Abaroa» se compondrá de dos secciones, constituídas por las siguientes circunscripciones:

Primera Sección:—Capital la ciudad de Challapata, donde tendrán su asiento una Junta Municipal, una Subprefectura, un Juzgado de Partido, una Fiscalía de idem, un Juzgado de Instrucción y una Notaría de segunda clase.

Cantones:—Challapata, Guari, Condo, Quillacas y Culta.

Vicecantones:—Huancané y Ancacato.

Segunda Sección:—Capital Salínas de Garci Mendoza, donde tendrán su asiento, una Junta Municipal compuesta de cinco miembros, un Juzgado de Instrucción, una Agencia Fiscal, la Intendencia de Policía que actualmente funciona y una Notaría de tercera clase.

Cantones:—Salínas de Garci Mendoza y Pampa Aullagas.

Vicecantones:—Challacota y Girira.

Art. 4.°—Las disposiciones de la Ley que se reglamenta, no importan alteración, modificación ni resolución de las cuestiones de límites que puedan existir entre los departamentos de Oruro y Potosí.

Art. 5.°—Los dos representantes que actualmente eligen la provincia de Paria, serán en adelante elegidos, uno por la nueva provincia de Poopó y otro por la de «Abaroa».

Art. 6.°—Debiendo caducar en mil novecientos cuatro el mandato de uno de dichos Diputados, la provincia «Abaroa» elegirá el suyo para la renovación Camaral de ese año, quedando el otro como representante de la provincia de Paria.

Art. 7.°—Las Juntas Municipales de Poopó y Challapata, verificarán su renovación en conformidad al artículo 6.° de la Ley Orgánica del ramo.

Art. 8.°—Para la organización de la Junta Municipal de Salínas de Garci Mendoza, se convoca á elección popular que se verificará el domingo 31 de enero de 1904 con arreglo á las leyes de la materia.

Art. 9.°—La formación del cuerpo de Jurados electorales que debe constituir las mesas inscriptora y receptoras, se organizará, por esta vez, el día 13 de diciembre, por una comisión compuesta del Subprefecto de la provincia, del Corregidor de la ca-

pital de la segunda sección y del Párroco respectivo, la que procederá al nombramiento de veinte ciudadanos hábiles para el desempeño del cargo de Jurados.

Art. 10.°—De conformidad al artículo 26 del Reglamento Electoral, la mesa inscriptora que se constituya, funcionará hasta el 31 de diciembre corriente fecha en la que se procederá á la clausura del Registro Cívico.

Art. 11.°—La Junta Municipal elegida inaugurará sus funciones el segundo domingo de febrero, con las formalidades de ley.

Art. 12.°—Mientras se nombre constitucionalmente el personal de los cargos judiciales de la 2.ª sección de la provincia «Abaroa», el Ejecutivo hará la designación con carácter provisional.

Art. 13.°—Los ingresos Municipales vigentes en las circunscripciones que forman la nueva sección de Salinas de Garci Mendoza y que actualmente percibe el Tesoro de la Junta de Challapata, pasarán como renta de la nueva Junta Municipal.

El Ministro de Gobierno y Fomento, queda encargado de la ejecución y cumplimiento de este Decreto.

Dado en La Paz, á 11 de diciembre de 1903.

José Ml. Pando.—*Luis Iñiña.*

JOSE MANUEL PANDO,

Presidente Constitucional de la República.

Considerando:

Que la Ley de 27 de noviembre próximo pasado, ha modificado la igual de 20 de octubre de 1898; en uso de facultad constitucional—

Decreto:

Artículo 1.°—Se divide la provincia de Tomina en tres secciones Judiciales y Municipales.

Art. 2.°—Constituyen la primera sección los cantones: La Laguna, Pescado, Tomina, Alcalá, Sopachui y Villar; la segunda los de Tacopaya, Icla, Presto, Rodeo y Moyocoya; y la tercera Pomabamba, Tarbita y San Pedro.

Art. 3.°—La capital de la primera, así como de toda la provincia, es la ciudad Padilla; de la segunda Tacopaya con la denominación de «Villa Zudañez», y de la tercera Pomabamba, también con la denominación de «Villa Azurduy».

Art. 4.°—El Juez Instructor 2.° de la ciudad Padilla, se trasladará, con sus subalternos respectivos y un Agente Fiscal que sea nombrado, á la tercera sección.

prefecto de la provincia, del Agente Fiscal y del Agente Cantonal respectivos, convocará á la licitación de los impuestos municipales pertenecientes á la Junta Municipal de la 2.ª sección de Omasuyos que deben cobrarse desde el 1.° de enero próximo, con arreglo á las disposiciones legales del caso.

Art. 2.°—El producto de los impuestos licitados se empozará en uno de los Bancos de esta ciudad á la orden de la nueva Junta Municipal y con la intervención del Prefecto del Departamento.

Art. 3.°—Instalada legalmente la Junta Municipal de Pocarani, procederá al recojo de estos fondos, previa orden suprema.

El Ministro de Gobierno y Fomento, queda encargado del cumplimiento del presente Decreto.

Dado en La Paz, á 15 de diciembre de 1903.

José Ml. Pando.—*Luis Ipiña.*

JOSE MANUEL PANDO,

Presidente Constitucional de la República de Bolivia.

Considerando:

Que en los primeros meses del presente año debe renovarse la inscripción de ciudadanos en toda la Repúb ica;

Que esta operación demanda atención preferente, á fin de prestar las facilidades posibles para que puedan inscribirse todos los electores que han de concurrir con su voto á la renovación del Poder Ejecutivo y de una parte del Legislativo;

Que el aumento que demuestra la cifra de los electores exige para su calificación mayor tiempo del señalado por el Reglamento electoral;

Que la ley de 25 de enero de 1900 autoriza al Ejecutivo para reglamentar los procedimientos electorales.

Decreto:

Artículo único.—Se complementa el artículo 17 del Reglamento Electoral vigente en los términos siguientes:

Artículo 17.—Inmediatamente de organizadas las mesas inscriptoras, se instalarán por sí mismas, en el lugar más público, y funcionarán durante tres horas y una vez por semana en todo el año y diariamente, por las mismas tres horas, en los treinta días anteriores á la clausura que debe hacerse de los registros nacionales. (Artículo 14 de id. m dificado).

Cada cuatro años y cuando haya renovación total de inscripciones, las mesas inscriptoras funcionarán dos veces por semana, en vez de una, hasta los sesenta días anteriores á la clausu-

ra de los registros, procediéndose, por lo demás, conforme á lo prescrito en el inciso precedente.

El Ministro de Gobierno y Fomento, queda encargado del cumplimiento del presente Decreto.

Dado en La Paz, á 12 de enero de 1904.

José Ml. Pando.—*Luís Ipiña.*

JOSE MANUEL PANDO,

Presidente Constitucional de la República.

Considerando:

Que por el artículo 1.° de la ley de 26 de diciembre próximo pasado, todos los artículos, que figuran como libres de derecho en el Arancel de Aforos, quedan sujetos á un impuesto del 10 % sobre los aforos señalados en dicho Arancel.

En uso de la facultad conferida por el inciso 5.° del artículo 83 de la Constitución Política.

Decreto:

Artículo único.—Los libros impresos, á la rústica ó empastados, que se internen á la República por las Administraciones de Correos, en paquetes corrientes ó certificados, quedan sujetos, en su despacho, á las prescripciones del Decreto Supremo de 5 de enero de 1901; no siendo indispensable la presentación de los documentos á que se refiere el artículo 4.° del citado Decreto.

Los señores Ministros de Gobierno y Hacienda quedan encargados de su ejecución y cumplimiento.

Es dado en la ciudad de La Paz, á 26 de enero de 1904.

José Ml. Pando.—*Luís Ipiña.*—*Daniel Salamanca.*

JOSE MANUEL PANDO,

Presidente Constitucional de la República.

Considerando:

Que es necesario proceder á la elección de los HH. Senadores y Diputados, que en virtud de los artículos 58 y 63, inciso 2.° de la Constitución Política del Estado, cesan en el ejercicio de sus funciones.

Que el H. Senado Nacional, por acuerdos de 13 de octubre y 17 de diciembre del año próximo pasado, ha insinuado la nece-

sidad de convocar á elecciones de Senadores suplentes por los Departamentos del Beni, Tarija y Santa Cruz.

Que la H. Cámara de Diputados por Resolución de 1.° de septiembre último, ha anulado la elección de Diputado verificada en la 2.ª Sección de la provincia de Pacajes en 1902.

Decreto:

Artículo 1.°—El primer domingo de mayo próximo, se hará la elección de Senadores y Diputados por los distritos electorales siguientes:

PARA SENADORES.

Por el Departamento de Chuquisaca 1.
Id. Cochabamba 2.
Id. Oruro 2.

PARA DIPUTADOS.

Por la Capital Sucre y Yamparaez 2.
Id. Provincia de Tomina 1.
Id. ciudad de La Paz y su Cercado 3.
Id. Provincia de Nor Yungas 1.
Id. id. Sicasica 1.
Id. id. Loayza 1.
Id id. Larecaja 1.
Id. id. Inquisivi 1.
Id. id ciudad de Cochabamba 1.
Id. id. Provincia de Tarata 1.ª sección 1.
Id. id. de id. 2ª id. 1.
Id. id. id. de Punata 1.
Id. id. id. de id. Mizque 1.
Id. id. id. de Ayopaya 1.
Id. id. id. de Tapacarí 1.
Id. id id. del Chapare 1.
Id id ciudad de Potosí y su Cercado 2.
Id. id. Provincia de Nor Chichas 1.
Id. id. id. de Sud Chichas 1.
Id. id. id. de Chayanta 1.
Id. id. id. de Nor y Sur Lipez 1.
Id. la ciudad de Oruro y su Cercado 3.
Id. id. Provincia «Abaroa» 1.
Id. id. ciudad de Santa Cruz, Cercado y Provincia del Sara 1.
Id. id. Provincia de Vallegrande 1.
Id. id ciudad de Tarija 1.
Id. id. Provincia Méndez ó San Lorenzo 1.
Id. del Gran Chaco y Salinas 1.
Id. el Beni y Magdalena 1.

Artículo 2.°—El mismo día se elegirán dos Senadores suplentes por el Departamento de Santa Cruz y á uno por los del

Decreta:

Artículo único. —En los Departamentos de Chuquisaca, Cochabamba, Potosí y Santa Cruz, los Administradores de los respectivos Tesoros Departamentales asociados de los Liquidadores de cada oficina, quedan encargados de practicar con las encomiendas y libros impresos del exterior; las operaciones encomendadas á las oficinas de Aduana por el Decreto Supremo de 26 de enero último referente al de 5 de enero de 1901.

Las sumas que se recauden por las Administraciones de Correos por derechos cobrados con ocasión del presente Decreto, serán remitidos al Tesoro Nacional inmediatamente después de que se perciban.

Los señores Ministros de Gobierno y Hacienda quedan encargados de la ejecución y cumplimiento del presente Decreto.

Dado en La Paz, á 7 de marzo de 1904.

José Ml. Pando. — *Luis Ipiña.* — *Claudio Pinilla.*

JOSE MANUEL PANDO,

Presidente Constitucional de la República.

Considerando:

Que el artículo 68 del Reglamento Electoral autoriza al Poder Ejecutivo para mandar practicar elecciones parciales de Senadores y Diputados en los distritos que hubiesen quedado sin representación, por renuncia, muerte ú otra causa legal de los propietarios y suplentes;

Que en las elecciones practicadas en 4 de mayo de 1902, varios distritos electorales no han proclamado Diputados suplentes por no haber obtenido los candidatos el número de sufragios requerido por ley;

Que aun cuando la H. Cámara de Diputados no ha insinuado la necesidad de convocar á elecciones suplementarias, es deber del Gobierno hacer dicha convocatoria para no dejar sin representación parlamentaria algunos importantes centros de la República;

En ejercicio de la facultad citada y en vista de las actas de los escrutinios respectivos —

Decreto:

Artículo único. El primer domingo de mayo próximo, se efectuarán con arreglo á las disposiciones de la ley de la materia, para completar el período de 1902 á 1906, elecciones de Diputados suplentes en los distritos siguientes:

Por la ciudad de Tarija 1.

Id. id. Provincia del Azero (Departamento de Chuquisaca) 1.

Id. id. 1.ª Sección de la Provincia de Omasuyos [Departamento de La Paz] 1.

Id. id. Provincia de Sud Yungas (id. id.) 1.

Id. id. Muñecas (id. id.) 1.

Id. id. Caupolicán (id. id.) 1.

Id. id. Arque (Departamento de Cochabamba) 1.

Id. las Provincias de Avilés y Arce (Departamento de Tarija) 1.

Id. el Beni y Magdalena 1.

El señor Ministro de Gobierno y Fomento, queda encargado de la ejecución y cumplimiento del presente Decreto.

Dado en La Paz, á 11 de marzo de 1904.

(Firmado)—José Manuel Pando.—(Firmado)—*Luis Ipiña.*

JOSE MANUEL PANDO,

Presidente Constitucional de la República.

Considerando:

Que la Constitución Política prescribe la reunión ordinaria del Congreso para el seis de agosto de cada año y que la excepción contenida en el artículo 41, faculta al Ejecutivo para designar el lugar en que debe ejercer sus funciones: con el dictamen afirmativo del Consejo de Ministros.

Decreto:

Artículo único.—El próximo Congreso Nacional se reunirá en esta ciudad el seis de agosto del corriente año.

El señor Ministro de Gobierno y Fomento, queda encargado de la ejecución y cumplimiento del presente Decreto.

Dado en La Paz, á 24 de mayo de 1904.

José Ml. Pando.—*Claudio Pinilla.—Fidel Valdez.—Juan M. Saracho.—Fermín Prudencio.*

Circulares.

Ministerio de Gobierno y Fomento.—La Paz, 2 de enero de 1904.

Al señor Prefecto del Departamento de.....

Señor:

El señor Presidente Constitucional de la República en el discurso que pronunció el día en que tuve el honor de tomar posesión del cargo de Ministro de Gobierno y Fomento, se sirvió recordar que él y yo hemos militado juntos en el Partido Liberal y trabajado de consuno, por la implantación del programa político de dicho Partido.

Uno de los principios por cuya realización ha luchado el país durante muchos años, ha sido el de la libertad electoral. Para hacerlo práctico, es menester que concurran la acción del Gobierno y la de los partidos, garantizando aquél el amplio ejercicio del derecho de sufragio, y absteniéndose, éstos, de emplear medios vedados que corrompan y desmoralicen al pueblo, como son los del cohecho y el fraude.

Durante la época en que el Partido Liberal militó en la oposición, su propaganda perseverante se dirigió á procurar la depuración del voto, combatiendo tanto la coacción oficial, como los recursos ilegales puesto en juego por los candidatos para inclinar en su favor la voluntad de las masas populares, mediante dádivas de licor y de dinero. Así lo demuestran las múltiples circulares del benemérito General Camacho y del entonces Coronel Pando, actual Mandatario Supremo. En esa obra de moralización, me cupo el honor de prestar á los Jefes del Partido Liberal la modesta colaboración á que hizo referencia el Jefe del Estado.

Una vez que dicho partido llegó al poder, se procedió á reconstituir el Legislativo y las demás corporaciones de origen po-

pular, y las elecciones que se han sucedido desde entonces, han sido libres.

No se ha extirpado, talvez, en lo absoluto, cierta clase de abusos arraigados en las prácticas de los partidos; pero, á pesar de todo, se ha respetado la voluntad del pueblo y no podrá menos que reconocerse que, en ninguna de las elecciones, se ha derramado sangre boliviana, ni se ha perseguido á los ciudadanos, ni se ha cotizado el voto con la tolerancia de las autoridades.

Tampoco es posible evitar que, en el ardor de la lucha, lleguen los círculos políticos á apasionarse, ni que sus órganos de prensa formulen quejas, más ó menos fundadas, pero siempre vehementes.

Así ha sucedido en los últimos días, con motivo de las elecciones municipales. Mas, por los informes recibidos, sabe el Gobierno que la lucha sostenida por los partidos, ha sido libre. Contribuye á robustecer esta convicción, la circunstancia de no haberse presentado hasta ahora, ninguna queja en forma oficial, ante el Gobierno, ni acusación ante las autoridades judiciales.

En los actuales momentos, próxima como está la renovación del Poder Ejecutivo y de una parte del Congreso, es necesario recordar á los funcionarios públicos el deber legal y moral que tienen, de prestar garantías á los electores, absteniéndose de toda intervención en las labores políticas de los círculos militantes. Al mismo tiempo, cabe también prevenir á los partidos, que la autoridad está en la obligación de reprimir los fraudes á que suelen recurrir, y el cohecho. No puede haber libertad electoral sin que el Gobierno y los ciudadanos contribuyan á hacerla efectiva, depurando de todo vicio el sufragio popular. Para esto, se requiere, repito, el concurso simultáneo del Ejecutivo y de los hombres que dirigen la política del país.

Las manifestaciones expontáneas de la opinión, han designado ya á sus candidatos. El Gobierno, se limita á contemplar el desenvolvimiento de la labor de los partidos, reiterando á las autoridades de la Nación, las recomendaciones que les ha dirigido en otras oportunidades y de cuya sinceridad no hay motivo para abrigar dudas. Apoyado, como está, por la mayoría del pueblo, manifestada en múltiples ocasiones, no tiene para qué ejercer violencias, puesto que no trata de imponer á determinadas personas y conoce los compromisos que ha contraído con el país.

Pueden los partidos políticos, ejercer sus derechos con plena libertad de acción. El Ejecutivo y sus agentes subalternos se dedicarán á conservar el orden, dirigiendo á este fin, toda su atención y reprimiendo con firmeza y energía cualesquiera conatos subversivos, vengan de donde vinieren. Confía, entretanto, en que no llegará este caso, pues descansa en la cordura y el patriotismo de la mayoría de los ciudadanos.

Sírvase Ud. trasmitir estas ideas y reiterar las prevenciones que contienen, á los funcionarios de su dependencia, cooperando Ud., como hasta hoy, á la realización de los elevados propósitos que animan al Gobierno.

En el curso del presente mes, deben instalarse las mesas

inscriptoras para abrir los nuevos registros de calificaciones de ciudadanos. Esa autoridad prestará las facilidades necesarias á los jurados para el ejercicio de sus funciones, sujetán lose, por lo demás, á los mandatos de la ley y á las indicaciones contenidas en esta circular.

Deseando que la labor de esa Prefectura sea de profícuos resultados para el país y haciendo votos por la prosperidad de la República en el año que empieza, me es grato repetirme de Ud. atento servidor.

Luis Ipiña.

— — — — —

Mininisterio de Gobierno y Justicia.—La Paz, 24 de septiembre de 1903.

Circular N.° 41.

Al señor Fiscal del Distrito de..... ...

Señor:

El Director del Archivo General de la Nación en su informe correspondiente al presente año, manifiesta que algunos establecimientos tipográficos de la república, especialmente los de los Departamentos de Tarija y el Beni, omiten en lo absoluto el cumplimiento de la prescripción contenida en el inciso 4.° del artículo 74 del Reglamento de Imprenta.

El Ministerio de mi cargo, ratificando anteriores inicitativas, manifiesta á Ud. la necesidad de mandar notificar, nuevamente, á los administradores de imprentas, remitan, á las oficinas determinadas en la disposición citada, todas las publicaciones que salgan de sus talleres, debiendo, de su parte, ejercitar sus atribuciones para la aplicación de la sanción penal por la autoridad correspondiente.

Dios guarde á Ud.

José Carrasco.

Ministerio de Gobierno y Fomento. —La Paz, 13 de abril de 1904.

Circular N.° 54.

Al Señor Prefecto del Departamento de.....

Señor:

Habiéndose presentado al Supremo Gobierno por el Jefe del Partido Constitucional, la denuncia de que en algunos Departamentos de la República, se han inscrito en los Registros Cívicos

individuos que no tienen las condiciones de independencia y capacidad requeridas por la ley ó que están expresamente exceptuados por ella, el señor Presidente de la República, cuyo decidido propósito es garantizar la libertad y pureza del sufragio en las próximas elecciones para la renovación de los Poderes Públicos, me encarga decir á Ud. que, aun cuando la inscripción de ciudadanos, es función privativa de las Corporaciones creadas por ley, las cuales son completamente independientes de la acción del Gobierno, éste en ejecución de su programa de neutralidad y de abstención electoral, desea que en cuanto dependa de esa Prefectura, los individuos que por su condición de miembros de la fuerza armada, declarada esencialmente obediente, y los subalternos de las fuerzas policiarias eviten su concurrencia á las elecciones.

Esta decisión, que va más allá de una estricta prescindencia, puesto que, como que la dicho, la calificación de los ciudadanos es acto privativo de los jurados y cualesquiera faltas ó irregularidades en este orden tienen sus recursos propios, responde al propósito de evitar todo motivo de quejas ó increpaciones referentes á la legalidad de los actos electorales, dejando que solo el pueblo se pronuncie libre y expontáneamente.

En ese concepto, espera el señor Presidente de la República, que esta insinuación será atendida por aquellos de sus agentes, que aun cuando hubieran sido debidamente calificados por la autoridad respectiva, pudieran ser objetados ó recusados por la susceptibilidad de los partidos militantes.

Con sentimientos de consideración, me suscribo su atento seguro servidor.

Claudio Pinilla.

Ministerio de Gobierno y Fomento.—La Paz, 26 de abril de 1904.

Señor Prefecto del Departamento de ....

Señor:

Anhela el Gobierno que las próximas elecciones populares se realicen bajo de estricta legalidad, garantizando con la libertad del sufragio la mayor amplitud y corrección democráticas.

En consecuencia prevengo á Ud.: 1.° que, dentro de la autonomía que la ley reconoce en favor de las mesas receptoras, poniéndose la Prefectura de acuerdo con ellas, en la reunión preparatoria de que habla el artículo 31 del Reglamento Electoral, se procure fijar los lugares más públicos y cómodos para el funcionamiento regular de dichas mesas; 2.° que se provoque igualmente un compromiso ó acuerdo entre los directorios de los partidos militantes para facilitar el ejercicio del sufragio con arreglo á las necesidades y precedentes de cada localidad; y para evitar las manifestaciones políticas que pudieran degenerar en desórdenes, comprometiendo la tranquilidad pública; y 3.° que esa auto-

ridad preste á las mesas receptoras del sufragio, así como á los funcionarios encargados de supervigilar la corrección de los actos concernientes, todo el apoyo legal que se le demande, con prontitud y eficacia.

Dios guarde á Ud.

Claudio Pinilla.

Ministerio de Gobierno y Fomento.—La Paz, 7 de mayo de 1904.

Circular N.° 55.

Al señor Prefecto del Departamento de.....

Señor:

El señor Presidente de la República convencido de la necesidad de que la renovación de los Poderes Legislativo y Ejecutivo tenga como precedente incontestable, una elección desprovista de intervención oficial, recomendó, por conducto de este Ministerio, á sus agentes en los Departamentos que se esforzasen para alejar, por todos los medios posibles motivos capaces de ocasionar el descontento de los partidos militantes y principalmente de la oposición.

Habiendo accedido presuroso á todas las solicitudes de amparo á la libertad electoral, formuladas por los jefes de las agrupaciones políticas, abriga la convicción de que no se ha omitido ningún acto que tienda á realizar el programa de honradez política desenvuelto, en ciertos casos, con una excesiva condescendencia, para conseguir que los que rijan los destinos de la Nación en el período próximo, emanen de la voluntad libremente manifestada por sus comitentes.

Concluído el acto del sufragio, el Gobierno de la Nación se complace de la corrección con que han procedido los partidos políticos y del empeño con que esa Prefectura ha dado cumplimiento estricto á las órdenes impartidas.

Pasada la batalla electoral con satisfactoria tranquilidad en toda la República, el país debe volver á su vida ordinaria y á las labores de su desenvolvimiento social, eliminando todo motivo de desórden á que la disidencia de las opiniones políticas no debe dar lugar. Cumplido el deber democrático de la constitución de los poderes públicos por el voto libre de los ciudadanos, un amplio espíritu de fraternidad debe suceder á las agitaciones republicanas de la elección, á fin de que el Gobierno constituido por la mayoría tenga el apoyo nacional y pueda realizar su misión de garantizar todos los derechos.

Con ese propósito esa Prefectura debe adoptar las medidas necesarias para que cesen aquellas manifestaciones que perturbando el orden y el sosiego de las poblaciones suelen degenerar en conflictos lamentables.

Esperando de su discreción y prudencia que el propósito enunciado tenga su traducción práctica, sin afectar los derechos y garantías constitucionales de los ciudadanos, me repito su atento y seguro servidor.

Claudio Pinilla.

Ministerio de Gobierno y Fomento.—La Paz, 11 de mayo de 1904.

Circular N.° 57.

Al señor Prefecto del Departamento de.....

Señor:

Denuncias reiteradas de la prensa y reclamaciones múltiples de los representantes de los partidos políticos, acusan que en las elecciones de mayo se han cometido por las autoridades de algunos distritos, abusos que ceden en perjuicio de las aspiraciones nacionales y que, á ser ciertas las imputaciones formuladas, revelarían manifiesto desobedecimiento á las instituciones del Gobierno, que recomendó una absoluta prescindencia.

A fin de alejar sospechas, que este Ministerio supone infundadas, contra los agentes subalternos del Poder Ejecutivo, se ha de servir usted prestar un informe prolijo sobre todos los casos que se denuncien ante su autoridad ó por la prensa, acusando la comisión de actos abusivos en la lucha eleccionaria última y haciendo levantar un sumario administrativo respecto de los cargos á que acabo de aludir.

Así mismo especificará usted el total de sufragios obtenidos por cada candidato resumiendo, de esa suerte, las cifras consignadas en sus telegramas, á fin de que este Ministerio tenga listos los datos que puedan requerirse en el caso de una información Congresal.

Por otra parte no se ha obtenido aún la cifra total de los ciudadanos inscritos en el registro nacional y debe esa Prefectura dar á conocer ese número sumando los datos que recoja de todas las provincias de su jurisdicción.

De Ud. atento seguro servidor.

Claudio Pinilla.

La peste bubónica en Mollendo

Ministerio de Gobierno y Justicia.—La Paz, 16 de septiembre de 1903.

Al señor refecto del Departamento.

Presente.

Señor:

Acuso recibo de su oficio de 12 del mes en curso, con el cual ha eleva lo usted el que le ha dirigido el H. Concejo del Departamento, solicitando se le comunique las medidas adoptadas por el Gobierno en resguardo de la posible invasión de la peste bubónica á esta ciudad.

Aun cuando las medidas á que se refiere el H. Concejo son bastante conocidas, por habérseles dado la necesaria publicidad, sin embargo me es grato consignarlas en la presente comunicación.

Apenas se tuvo conocimiento de la aparición de la peste en algunos puntos de la República de Chile, limítrofes con Bolivia, este Ministerio dirigió á los Concejos Municipales la Circular N.° 31 de 11 de julio último, en la que se les insinuaba que en cumplimiento de sus atribuciones se sirvan adoptar las medidas de precaución que creyeren convenientes, poniéndose para el efecto, de acuerdo con los respectivos Cuerpos médicos.

Posteriormente, con motivo del aviso oficial de la existencia de la bubónica en Mollendo, se hicieron nuevas incitativas á usted y al H. Concejo, y se dispuso que la correspondencia procedente del Puerto infestado, llegada en esa fecha, fuese desinfectada antes de su distribución al público. Además, se han constituído en las ciudades de Arequipa y Mollendo y en el Puerto nacional de Guaqui comisiones médicas para observar el desarrollo de la peste, y para verificar la desinfección de los pasajeros y de la correspondencia para lo cual se ha proporcionado los útiles y materiales necesarios.

Ultimamente, por indicación del comisionado doctor Luís Viaña, se ha ordenado que en el Puerto de Guaqui, se asoleen por el término de diez días las mercaderías traídas por los vapores que hacen el tráfico del Lago Titicaca.

Con este motivo, me suscribo su atento seguro servidor.

José Carrasco.

La Paz, diciembre 8 de 1903.

Al señor Ministro de Gobierno.

Señor Ministro:

Tengo el agrado de elevar á ese Ministerio, el informe de la comisión que me confió el Supremo Gobierno con motivo de la aparición de la peste bubónica en Mollendo, circunstancia que puso á nuestra República en el inminente y grave peligro de ser invadida por el flagelo, causando como era consiguiente, el pánico en la población y notables perjuicios al comercio.

Para el mejor éxito de mi cometido creí indispensable trasladarme al foco epidémico, á fin de que, mediante un estudio prolijo de la epidemología de la enfermedad, me hallase en situación de aconsejar las medidas convenientes para evitar su importación inmediata, medidas que reuniendo en sí mayores probabilidades de éxito disminuyesen á la vez los grandes perjuicios que el Erario Nacional y el Comercio todo, debían indefectiblemente sufrir, si se optaba por la clausura del puerto de Guaqui.

Las observaciones del presente informe, desaparecido ya el peligro inmediato y dictadas que fueron las medidas oportunas, tienden á que se legisle para el porvenir, una vez que la invasión de la plaga en América ha venido á echar por tierra la antigua creencia de nuestra indemnidad absoluta; tan era así, que el Congreso Médico reunido en Lima en el año 1888 creyó excusado ocuparse sobre las medidas profilácticas que debían adoptarse con respecto á ella.

No es mi ánimo entrar á discutir si la epidemia de Mollendo fué ó no de bubónica, punto suficientemente demostrado tanto bajo su aspecto clínico como bacteriológico.

Bastaría la experimentación con los cultivos hechos con mi distinguido colega el doctor R. Ribeiro, uno de cuyos ejemplares tengo en mi poder, para poner fuera de duda el hecho; si hago mención de él, es simplemente porque no faltan espíritus obcecados que pretenden poner en duda la verdad, muy especialmente en lo que á la Ciencia Médica se refiere.

El cuadro estadístico adjunto nos demuestra de una manera gráfica, la extensión de la plaga, número de casos observados, edades, mortalidad total, incluso los que no fueron sometidos á tratamiento Médico, etc., etc.

Número del caso	Nombres	Sexo	Edad	Fecha de la enfermedad	Resultado – Fecha	Forma	Observac
1	N. N.	H.	18 años	el 8 de julio.	Falleció el.....	bubón	pescad
2	A. D.	M.	12 «	« 25 « «	Falleció el 27 de julio.....	sin bubón	
3	A. B.	M.	56 «	« 27 « «	« « 31 « «	Id id	posade
4	M. R.	H.	40 «	« 31 « «	« « 2 « agosto....	Id id	lancher
5	L. C.	H.	12 «	« 1.° « agosto	Curado	bubón inguinal	
6	J. B.	H.	35 «	« 1.° « «	Falleció.....	Id id	
7	C. H.	H.	9 «	« 2 « «	« el 7 de agosto....	en el cuello	
8	A. P.	H.	26 «	« 5 « «	« « 7 « «	Id ing. izq....	1.ª auto
9	F. F.	H.	16 «	« 7 « «	« « 8 « «	Id id id.....	2.ª id
10	F. S.	H.	16 «	« 10 « «	« « 19 « «	Id id derecho.	
11	J. N.	M.	5 «	« 10 « «	« « 15 « «	Id en el cuello.	
12	R. B.	M.	6 «	« 10 « «	« « 15 « «	Id id id id...	
13	A. M.	H.	12 «	« 11 « «	« « 11 « «	Id ing. derecho	
14	H. A.	H.	23 «	« 11 « «	« « 18 « «	Id id izquierdo.	
15	D. A.	H.	23 «	« 13 « «	Curado	Id id id ...	
16	N. N.	H.	30 «	« 14 « «	Falleció el 16 de agosto....	pulmonar	
17	F. B.	H.	2½ «	« 16 « «	Curado	bubón cervical.	
18	F. M.	H.	28 «	« 17 « «	«	Id ing. derecho	
19	E. G.	M.	16 «	« 17 « «	«	Id id izquierdo	
20	F. D.	H.	40 «	« 17 « «	«	Id id id ..	
21	F. N.	M.	17 «	« 17 « «	«	Id id derecho .	
22	S. M.	H	8 meses	« 21 « «	Falleció el 23 de agosto....	Id cuello	
23	C. A.	H.	46 años	« 21 « «	« « 23 « «	Id pulmonar..	
24	E. A.	H.	8 «	« 22 « «	Curado.....	Id cuello	
25	M. R.	H.	15 meses	« 27 « «	«	Id id	
26	M. Z.	M.	16 años	« 28 « «	«	Id inguinal ..	
27	A. R.	M.	40 «	« 2 « Set.	«	Id axilar	
28	A. C.	H.	60 «	« 3 « «	Falleció el 8 de septiembre	Id inguinal....	
29	L. C.	M.	6 «	« 4 « «	Curada	Id cervical....	
30	A. V.	H.	12 «	« 4 « «	Curado	Id inguinal ...	
31	M. D.	H.	50 «	« 6 « «	«		
32	F. G.	H.	12 «	« 6 « «	«	Id cuello	
33	J. C.	H.	25 «	« 6 « «	«	Id inguinal ...	
34	P. C.	M.	40 «	« 7 « «	«	Id id	
35	J. V.	H.	12 «	« 8 « «	Falleció el 4 de octubre...	Id cervical ...	
36	P. P.	H.	10 «	« 8 « «	Curado	Id id	
37	J. M.	H.	16 meses	« 8 « «	«	Id id	
38	M. V.	H.	2 años	« 9 « «	«	Id inguinal ...	
39	E. R.	M.	16 «	« 10 « «	«	Id id	
40	J. R.	H.	30 «	« 10 « «	«	Id id	
41	R. M.	H.	48 «	« 12 « «	«	Id derecho	
42	A. F.	M.	10 «	« 19 « «	«	Id cervical.....	
43	M. G.	H.	23 «	« 20 « «	«	Id id	
44	M. U.	H.	56 «	« 22 « «	Falleció el 25.....		
45	F. V.	H.	18 meses	« 26 « «	Curado	bubón cervical.	
46	M. D.	M.	9 años	« 29 « «	Falleció el 4 de octubre...		

La Paz, diciembre 8 de 1903. *L. Viaña.*

Esta epidemia, como todas las observadas hasta la fecha, ha sido precedida por la aparición de ratas muertas, en escaso número, en distintos barrios de la población, excepto en los almacenes de Aduana y sitios próximos al muelle; hecho que nos induce á suponer que el contagio no fué importado por animales enfermos y sí por mercaderías [granos] contaminadas, que infectaron posteriormente las ratas y talvez directamente los hombres.

Uno de los puntos difíciles en el estudio epidemológico de la plaga, es el averiguar con exactitud el origen y modo de importación de la enfermedad, hecho fácilmente explicable si se tiene en cuenta la circunstancia de que rara vez se llega á descubrir los primeros casos ocurridos, ya fuese porque mueren sin asistencia médica ó porque revistiendo el aspecto de otras enfermedades semejantes, pasan inadvertidas para el médico que no piensa en la posibilidad de su existencia, por no ofrecer el aspecto típico de su período completo de desarrollo.

Es precisamente esto, lo que nos enseña el cuadro estadístico.

Los cuatro primeros casos anotados en él, mueren en pocas horas sin que se llegue á descubrir la causa.

Los tres siguientes despiertan vehementes sospechas en el ánimo de los médicos que los observan, sospechas que llegan á ser confirmadas mediante la autopsia practicada por el doctor Reinozo en el cadáver del caso N.° 8, cuyo fallecimiento tiene lugar 7 días después del de la madre [caso N.° 3].

Fueron precisamente las lesiones anatomo-patológicas en él encontradas, así como las piezas mismas las que sirvieron de base á la comisión médica mandada de Arequipa, para declarar oficialmente el día 11 de agosto la existencia de la peste bubónica en Mollendo.

Hay otra circunstancia digna de notarse en la epidemia que nos ocupa, es su lentitud de desarrollo y diseminación.

Qué razones debemos aducir para la explicación de este fenómeno?

Son, como creen algunos, los progresos de la higiene moderna y el mejor conocimiento de la plaga, los que permitiéndonos modificar eficazmente las condiciones del medio, elemento indispensable al desarrollo de toda enfermedad infecto contagiosa, ¡los que impiden la difusión considerable de la plaga! ó debe suponerse que el bacilus Jersin Kitasato al ser importado á nuestro país sufre ya una atenuación de su virulencia habitual, atenuación no debida á la transformación artificial del medio, sino á las condiciones climatéricas distintas que caracterizan á nuestras po-

blaciones dándole un nuevo aspecto al medio en el que él debe actuar?

Algunas razones que paso á enumerar, deducidas de la marcha de la enfermedad, condiciones del medio en el que se ha desarrollado, de su sintomatología y aun de los resultados del tratamiento, manifiestan que este modo de pensar no se halla lejos de la verdad.

....

Es un hecho comprobado, la existencia de ciertas razas que, ya fuese por caracteres especiales de raza ó por su sistema de vida reñido en absoluto con las prácticas y preceptos de la higiene, son más predispuestas á la infección pestosa que otras.

Ejemplo palpable de lo expuesto es la observación de lo que pasa en los chinos con respecto á los europeos que habitan aquellas regiones. Los últimos, son muy rara vez atacados por la enfermedad, mientras que los primeros pagan un tributo considerable á la muerte, víctimas del terrible flagelo.

Otro punto interesante en alto grado es el concerniente á la altitud.

Mucho se ha hablado de la inmunidad de los altos platillos de la Persia con respecto á la infección pestosa.—Más, no es de creerse que ella sea absoluta, si se tiene en cuenta que puntos como el Líbano y Armenia no han quedado indemnes, pues la plaga se ha presentado en ellos como también en el extremo opuesto, en el Ecuador.

Sin embargo los datos que nos suministra la observación de lo ocurrido en esta epidemia con respecto á Arequipa, si bien no ofrecen base suficiente para sentar conclusiones, son cuando menos muy sujestivas.

No es de creerse que las medidas profilácticas adoptadas y llevadas á cabo en la estación sanitaria de la Joya, hubiesen impedido la propagación de la peste á Arequipa, por adolecer del grave defecto de ineficacia, dados los escasos é inadecuados medios de desinfección de los que dispusieron por falta de otros.

Pasa en el Perú lo que entre nosotros, en los momentos de peligro se exige del Cuerpo Médico la adopción de medidas enérgicas y eficaces, sin recordar si se cuentan con los recursos y elementos necesarios para ello.

Por otra parte, es evidente que un gran número de personas, burlando la cuarentena, han penetrado libremente en Arequipa. Entre éstos uno atacado de peste, fallecido después en el Hospital de aquella ciudad á consecuencia de infecciones secundarias de un bubón pestoso supurado—período de la enfermedad, en el que si bien los agentes patógenos de la plaga son en gran parte reemplazados por los microbios comunes de la supuración, no obsta á suponer con fundamento, que un enfermo en tales condiciones, sin haber sufrido desinfección en su persona ni en sus vestidos, conservase aun en muchos bacilus pestosos activos, susceptibles de trasmitirlas á otros.

Sin embargo la peste no se desarrolló en Arequipa, ciudad que por sus malísimas condiciones higiénicas generales, así como

por los hábitos de vida de las clases bajas de la sociedad, la hacen un terreno preferente al desarrollo y propagación de las enfermedades infecciosas.

Qué nos demuestran pues estas observaciones? Será simplemente la no existencia de contagio de hombre á hombre? Más, no fueron solamente hombres, sino carga y muy posiblemente la misma contaminada que infectó á Mollendo, era conducida á aquella ciudad con mucho menos precauciones que las usadas para los inofensivos transeuntes.

Tratándose de este punto quiero dejar anotado como un hecho comprobado, el rol de las mercaderías especialmente granos y de las ratas como vehículos y agentes de trasmisión y difusión del contagio pestoso.

Sirven de intermediarios entre estas últimas y el hombre así como de hombre á hombre, las pulgas procedentes de animales enfermos ó muertos.

Pero debe observarse que la picadura de una pulga proveniente de un hombre enfermo, no siempre comunicará la peste á otro, por la sencilla razón de no encontrarse el agente pestoso en la sangre de los atacados sino en ciertas formas clínicas de la enfermedad ó en determinados períodos de la misma, por lo tanto puede ser perfectamente inocua en otros momentos que los expresados. Esto sin entrar en el estudio de las causas de inmunidad natural ó adquirida, comunes á toda infección.

Hay más, el examen del plano que acompaño, en el que se ha especificado el domicilio de los diversos apestados por orden sucesivo de presentación, como lo indican los números, nos enseña en primer término, la marcha excedente seguida por el contagio, comenzando los primeros casos en la parte baja de la población, próxima al muelle y depósitos de aduana y ferrocarril para terminar con los últimos en los barrios elevados de la misma.

2.°—No ha existido propiamente un foco de origen y difusión, puesto que los barrios atacados son múltiples y diseminados.

3.°—La ciudad de Mollendo desprovista de requisitos higiénicos, construída toda de madera sobre pequeños sótanos, llamados *sucuchos* en los que pululan las ratas é insectos de toda especie, circunstancia inminentemente favorable á la conservación y reproducción de gérmenes infecciosos.

Ahora bien la plaga en condiciones tales de diseminación, en un terreno tan apropiado debió tomar un incremento considerable, causando mayor número de víctimas de las que nos indica el cuadro anterior.

Los hechos comprueban, sin embargo la facilidad relativa de su completa extinción.

Al ocuparme ahora de la sintomatología, no creo oportuno en un informe de esta naturaleza tratar extensa y detalladamente de las manifestaciones de la plaga en sus distintas formas; solo haré notar, en resumen, que la mayoría de los casos, no nos han ofrecido aquel cuadro sintomático, alarmante, descrito por los autores como característico de los estados infecciosos graves, muy particularmente en los de la plaga.

Uno solo de ellos, los caracteres del pulso, se ha presentado de una manera más constante, de tal suerte que en varios de los enfermos cuya dolencia databa de pocas horas, la observación atenta del pulso, nos permitió formular el diagnóstico de bubónica, confirmándose después, por la aparición de las demás manifestaciones clásicas.

Otro de los atacados graves, presentó en el período de estudio de la enfermedad, una intensa miocarditis tóxica, terminada favorablemente.

Finalmente el resultado obtenido en el tratamiento por el suero que es como sigue: tratados por el suero 32; de éstos en 24 la medicación fué oportuna con una mortalidad de 3 y 21 curaciones.

En los 8 restantes el tratamiento fué tardío y dió 6 muertos y 2 curaciones.

El procedimiento empleado ha sido el de inyecciones hipodérmicas á dosis masivas.

La cantidad total de suero consumido en los 32, fué de 3,300 c. c. ó sea un promedio de 103 c. c. por cada uno.

Solo en uno se practicó la inyección intravenosa, más por vía de ensayo que por exigirlo la gravedad del caso.

Como se ve, la mortalidad en conjunto solo alcanza á 28 %. El éxito aquí obtenido en relación con el que nos dan las estadísticas europeas, cuya proporción media es de 40 % ¿no nos revela una atenuación manifiesta del agente pestoso?

Como medidas profilácticas se han empleado el aislamiento y la desinfección.

El suero preventivo de Hoffkine no ha sido utilizado ni aun en los individuos empleados como enfermos en el Lazareto, sin que por ello se haya producido contagio alguno.

En lo relativo á cordones sanitarios y cuarentenas, sin entrar en un gran número de consideraciones que alargarían demasiado la extensión de este informe, me basta con copiar á Manzoni [citado por el doctor J. Arce].

Es muy cuestionable dice: «si hay en la práctica algún sistema de cuarentena rigurosa por perfecto que sea teóricamente, y por muy bien trazado que se imagine absolutamente protector.

La ejecución depende necesariamente, de un gran número de individuos, algunos de los cuales sea por incompetencia sea por picardía, puede permitir la transgresión de las prescripciones extrictas de la cuarentena. Aun si la introducción de la plaga por el hombre, pudiera impedirse de esta manera, es difícil ver como podría defenderse eficazmente de la introducción de la enfermedad por las ratas y los pericotes».

CONCLUSIONES.

1.° No debemos descansar en la falsa seguridad de la indemnidad de nuestro país á la acción de la plaga pestosa, pudiendo solo aceptarse, como posible, cierta atenuación de su agente productor.

2.° La raza india, análoga por muchos conceptos á la china, refractaria por naturaleza á los más rudimentarios preceptos de la higiene privada y cierta manera degenerada por sus hábitos alcohólicos, ofrece un terreno apropiado al contagio y desarrollo de la enfermedad.

3.° El contagio de hombre á hombre, á distancia es dudoso.

4.° Las ratas, ratas y pulgas son los principales vectores.

5.° El aislamiento y la desinfección son las medidas profilácticas más aconsejadas.

6.° Es útil la fundación de estaciones sanitarias en Guaqui y Challapata, proveyéndolas especialmente de máquinas de desinfección apropiadas.

7.° Es de necesidad inaplazable, la creación de una Dirección General de Sanidad en la República, así como el estudio de la legislación sanitaria en conformidad con los adelantos de la ciencia que nos pongan á cubierto de la invasión de esta y otras enfermedades exóticas.

Saludo al señor Ministro, muy atentamente.

L. Viaña.

Peste bubónica en Antofagasta.

Ministerio de Gobierno y Fomento.—La Paz, 8 de abril de 1904.

Al señor Presidente del H. Concejo Departamental.

Presente.

Señor:

Por aviso recibido de Antofagasta, se tiene conocimiento de que la peste bubónica se ha presentado en aquel Puerto con caracteres alarmantes, habiendo existido hasta ayer más de cuarenta casos.

Como nos hallamos ligados á aquella ciudad por el ferro-carril, me cabe dirigirme á Ud. solicitándole tome todas las medidas necesarias para evitar que el mal invada á Bolivia.

Con esta fecha el Ministerio de mi cargo se dirige también al señor Presidente del Tribunal Médico, para que acuerde con Ud. las precauciones que conceptúe eficaces para el fin indicado.

Esperando una solícita actitud de su parte, dado el celo que distingue á Ud. en bien de los intereses públicos, tengo la honra de repetirme su atento seguro servidor.

L. Ipiña.

Concejo Municipal del Departamento. -La Paz, á 9 de abril de 1904.

Al señor Ministro de Estado en el Despacho de Gobierno y Fomento.

Presente.

Señor:

Enterado de su atento oficio de fecha de ayer, en el cual se sirve Ud. comunicarme la aparición de la peste bubónica en An-

tofagasta, me cabe manifestarle que esta Presidencia, con motivo de iguales avisos de haberse presentado dicha epidemia en las ciudades de Lima é Iquique, ha recomendado á la inspección Municipal de Policía é Higiene, para que declarando en plena vigencia la Ordenanza votada en 18 de agosto del año próximo pasado, tome las medidas más eficaces, duplicando, si posible es, la acción de la Policía y dependencias de higiene, á fin de mantener en perfecto estado el aseo y salubridad de la población.

No obstante, el H. Concejo, contando con la colaboración precisa é indispensable del Supremo Gobierno, se pondrá de acuerdo con el Tribunal Médico, para determinar lo que sea conveniente; pues, la situación sanitaria de Mollendo, Arica y Antofagasta, interesan grandemente á Bolivia, por ser puertos de tránsito obligado para gran parte de su comercio de importación y exportación.

Agradeciendo á Ud. señor Ministro, por aviso tan importanta y oportuno, tengo el honor de reiterarle el homenaje de mis mayores consideraciones, suscribiéndome su atento servidor.

(Firmado)—*Macario Pinilla.*

Conferencias telegráficas

—

Prefecto Oruro.

Saludo al señor Ministro y de acuerdo con el señor Presidente de la Municipalidad, nos hemos permitido hacerlo llamar en vista de que se produce cierta alarma por la presentación de la peste en Antofagasta. El Médico doctor Mendizábal en telegrama de ayer nos anuncia que la peste disminuye en el lazareto; pero que en los domicilios particulares aumenta de una manera alarmante. La Empresa del Ferrocarril á pesar de haber ofrecido tomar medidas de precaución hace muy poco y vé con indiferencia lo que se le dirije. Se limita á hacer correr noticias tranquilizadoras respecto del estado sanitario del Puerto. Esas noticias están contradichas por el gran número de familias que salen y se preparan á salir de Antofagasta. La junta de sanidad crée que se debe establecer una estación de observación en un punto de la línea denominado «La Carrilana», donde con muy poco gasto se podría habilitar la casa de un establecimiento minero abandonado, y para efectuar los gastos que demanda la instalación concurrirían los municipios de Oruro, Potosí y Uyuni. La Municipalidad de Oruro está resuelta, en el caso en que no se tomen las medidas indicadas, á dictar una parada de observación en Machacamarca porque crée que ese es su deber y para salvar su responsabilidad.

Ministro.

Recibo con la mayor atención las indicaciones del señor

Prefecto y de la autoridad municipal, y en vista de los datos suministrados por el doctor Mendizabal provocaré un acuerdo de Gobierno para adoptar las medidas que consideren más eficaces á fin de precavernos contra la invasión de la peste. Me permito recomendar entretanto que continuemos procediendo con la serenidad y calma que hasta aquí. Saludo atentamente al señor Prefecto y me repito siempre á sus órdenes.—*Prefecto.*—Agradezco al señor Ministro. —Mayo 25 de 1904.

Prefecto.—Cochabamba.

Retorno saludo.—Estamos acá presentes. Desearíamos saber cuáles son las medidas que ha tomado el Gobierno para impedir el ingreso de la peste bubónica al territorio de la República para que en vista de ellas elevemos nuestro parecer en este importante asunto.

Ministro.

El Gobierno de acuerdo con la Municipalidad y el Cuerpo Médico de Oruro, ha enviado un facultativo á Antofagasta para que nos informe del desarrollo de la peste, á fin de adoptar con ese conocimiento medidas más concretas. En seguida nos hemos puesto de acuerdo con la Empresa del Ferrocarril y con las autoridades del puerto mencionado para que se verifique una formal y severa desinfección en los coches y vagones de la empresa. Se ha dispuesto también que todos los pasajeros que vengan á Bolivia se provean de la correspondiente carta de sanidad. Por último nos hemos provisto de alguna cantidad de serum antipestoso preventivo y curativo. Careciendo de los elementos apropiados para instalar estaciones formales de desinfección y observación en la frontera no se han adoptado providencias en este orden. Gobierno recibirá con toda la deferencia que merecen las opiniones ilustradas de los Cuerpos Médico y Municipal de Cochabamba, cuyo patriótico concurso desde luego agradece.— *Prefecto.*

Prefecto.

Aplaudo que exista un médico boliviano en Antofagasta que dé noticias. Las medidas de adquisición de serum son igualmente de mi aplauso; las otras medidas son perfectamente ilusorias. Deberíamos ponernos en dos términos: 1.° en Antofagasta existe muy pocos casos y entonces se debe cortar el tránsito de ferrocarril del siguiente modo: los carros que salgan de Antofagasta deben llegar hasta la frontera de Bolivia y volver de allá. De Oruro deben salir otros carros que lleguen hasta la frontera. La explicación de este corte del material rodante y transición de la línea férrea es este: en Antofagasta no pueden desinfectar en regla con todas las exigencias de la ciencia los carros ni las personas y mercaderías. Creo imposible que desinfecten bien sobre

todos los carros que pueden ser los que llevan la enfermedad á Oruro. En la frontera ó sea en el punto de corte de la línea debería existir una instalación buena de desinfección de objetos y observación cuarentenaria de personas que impidiesen el paso de sospechosos. Si el Gobierno no tiene elementos para hacer esto, más le valdría el clausurar la línea de Antofagasta mientras sea necesario esto siempre que el médico comisionado dé informes desfavorables.

En tratándose de librar á una Nación del gran flajelo de la peste es permitido tomar medidas extremas; mucho más si se trata de una nación como la nuestra pobre, desaseada y con un enorme contingente de población indígena que es refractaria á las medidas que se toman en estos casos. El tratamiento eficaz de la peste es muy costoso porque se necesita de los serum. El Gobierno no podría surtir de suero á los puntos apestados, y la enfermedad cundiría sobro todo en los valles. Es pues necesario que veamos el modo de salvar á nuestra patria de este flajelo de la humanidad.

Chile muy disimuladamente se ha aislado de Antofagasta. Este puerto está declarado sucio para la navegación, lo que equivale á estar aislado del mundo. ¿Porqué siendo esto así nosotros vamos á ser los únicos que no nos aislemos de este puerto del cual no necesitamos para la importación de sustancias que nos hicieran falta. En cumplimiento de un sagrado deber me opongo á su alta cultura por estas razones que en cada punto podrán ser detalladas por observación de lo que han hecho otros países más ricos nosotros debemos luchar por la existencia con criterio formado de la naturaleza de nuestro país y de sus condiciones. En cualquier momento estoy á sus órdenes. Le repito mi súplica de la remisión del suero antipestoso de ambas clases porque creo, que antes que en Oruro puede presentarse en este Departamento ó en alguno de los del Sud.

Ministro.

Tendré el mayor agrado en llevar al seno del Gobierno las indicaciones del señor Presidente del Tribunal Médico, inspiradas en el perfecto conocimiento de las condiciones de nuestro país, y ordenaré la inmediata remisión del serum pedido, agradeciendo nuevamente la buena voluntad de mi distinguido interlocutor.

Prefecto.

Cumplimos hasta cuando Ud. nos mande.—Mayo 24 de 1904.

Ministerio de Gobierno y Fomento.—La Paz, 7 de junio de 1904.

Al señor Presidente del H. Concejo Municipal.

Oruro.

Señor:

Acuso recibo de su atento oficio de 28 del mes próximo pasado, en el cual se sirve usted manifestar á este Ministerio la necesidad de tomar las medidas más eficaces para preservar á la República del contajio de la peste bubónica que, desde hace algún tiempo mantiene en ansiosa situación á los departamentos próximos á Antofagasta donde se ha presentado y sigue presentándose nuevos casos.

Manifiesta usted que la medida que más convendría tomar de inmediato es la de establecer una estacion sanitaria en la frontera provisional con Chile.

Con fecha 25 de mayo celebré con usted y el señor Prefecto de ese Departamento una conferencia telegráfica en la que les manifesté el propósito que abriga el Gobierno de tomar todas las medidas necesarias para evitar que el mal se presente en el interior de la República. Para este efecto he solicitado del Tribunal Médico de esta ciudad una opinión que ilustre el asunto, la cual se ha producido yá y se darán las órdenes precisas para el fin indicado.

Con sentimientos de distinguida consideración, me suscribo de usted como su atento servidor.

Claudio Pinilla.

Ministerio de Gobierno y Fomento.—La Paz, 9 de junio de 1904.

Al señor Presidente del Tribunal Médico del Departamento.

Presente.

Señor:

El Agente Aduanero de Bolivia en Antofagasta, en oficio de fecha 24 de mayo último, dirigido al Ministerio de Hacienda, dice lo siguiente:

«Señor:—El señor Agente Aduanero de Antofagasta, con fecha 24 de mayo último, ha dirijido á este Despacho el siguiente oficio:

Señor:—Por mi telegrama de 14 de abril último, confirmado por oficio N.° 409, de 16 del mes citado, tuve la honra de informar á usted de que el señor Administrador General del Ferrocarril de Antofagasta á Bolivia, había puesto por escrito en conocimiento de esta Administración, las medidas que de acuerdo con las autoridades de este puerto, la Empresa del Ferrocarril debía tomar para la desinfección de los equipajes, maletas de mano y examen por el médico de la Empresa, de todo pasajero que

hubiera de dirigirse al interior y á Bolivia habiéndose publicado en los diarios locales los avisos del caso y cuyo procedimiento viniese observando desde aquella fecha.

Recibido que fuera su respetable telegrama de fecha 10 del presente mes, confirmado por su oficio N.° 1655 de 14 del dicho mes y después de conferenciar con el señor Administrador del Ferrocarril dirijí á usted mis telegramas de 11 y 12 del corriente y confirmados á la vez por ellos he manifestado que en unión de nuestro comisionado el doctor Apolinar L. Mendizabal habíamos intervenido con nuestra presencia en el reconocimiento médico que se efectúa con los pasajeros; en la desinfección de equipajes, coches que eficazmente se practica por el doctor Hermann Roesefimann, médico de la Empresa.

Los procedimientos que se siguen son: Al ingresar al salón de desinfección y previo boleto de pasaje, todo pasajero, se le examina si está sano, si viene de procedencia sospechosa y demás condiciones antes de otorgarle el pasaporte de sanidad firmado por el dicho médico.

Las desinfecciones de los equipajes, obligatoriamente entregables el día anterior á la partida, efectúase según y como: se lavan con una solución de sulfato de cobre, sublimado ó formalina y se pone bastante naftalina ó clóruro de cal encima. Después se colocan en la misma noche en las bodegas de equipajes que han de conducirlas, las cuales se fumigan con bastante azufre y se cierran herméticamente.

Los coches de pasajeros, límpianse en la noche anterior, se fumigan durante toda la noche con azufre y se les pone bastante cloruro de cal adentro. En la mañana á las 6 se abren los coches que han estado herméticamente cerrados, se ventilan bien y se les asea para evitar molestias al público por los fuertes olores.

Todas las maletitas que los pasajeros llevan á la mano, se desinfectan de la misma manera y son también fumigadas con azufre durante las primeras horas de viage.

La intervención se ha seguido haciendo con el doctor Mendizábal y el suscrito, principalmente los días lunes y jueves de trenes directos á Bolivia.

En la Estación de Calama, con los pasajeros y equipajes que de allí parten para Bolivia, verifícanse más ó menos los mismos procedimientos que aquí.

En cuanto á las mercaderías ó carga que se despacha ya sea en playa ó los almacenes fiscales, dicha carga al tiempo de su trasbordo á lanchas para su desembarque es desinfectada y como después pasa á los depósitos de la Aduana Chilena y de allí para su despacho sale al almacen llamado de «Avaluos Boliviano» de donde pasa á los carros para su trasporte, resulta que por el trascurso de tal tiempo ya no ofrece el peligro de llevar consigo gérmenes de contajio, por lo que no se crée necesaria una segunda desinfección.

Este es señor Ministro, el lijero informe que tengo el honor de elevar á su consideración, sobre las medidas y procedimientos que se tienen establecidos por la Administración del Fe-

rrocarril de Antofagasta, para poder seguir con el trático á Bolivia y tener por resultado evitar cuarentena y otras medidas molestosas en la frontera y consiguientes perjuicios al comercio.—Dios guarde á Ud.—*José Durandeau*».—Que me es grato trascribir á usted para su conocimiento.—Soy de usted muy atento y obsecuente servidor.—*Fidel Valdez*».

Que trascribo á usted insinuándole se sirva manifestar su ilustrada opinión sobre la eficacia de las medidas adoptadas por las autoridades de Antofagasta, para prevenir el desarrollo de la peste bubónica en las poblaciones del interior.

Soy de usted atento seguro servidor.

Claudio Pinilla

Tribunal Médico de La Paz.—La Paz, junio 12 de 1904.

Al señor Ministro de Gobierno y Fomento.

Presente.

Señor:

En contestación á su atento oficio fecha 9 del que cursa, en el que se sirve trascribir el igual del señor Agente Aduanero de Bolivia en Antofagasta, dirigido al señor Ministro de Hacienda respecto á las medidas precaucionales que se toman con el fin de evitar la propagación de la peste bubónica á esta República, me cabe manifestarle que si las citadas medidas son llevadas á la práctica con estrictez, creo suficientes para preservarnos del contagio, especialmente hoy, que según el último telegrama recibido del doctor Mendizábal demuestra un decrecimiento marcado de la epidemia á tal punto dice, que en 15 días más habrá desaparecido totalmente.

Solo me permito insinuar una vez más, la conveniencia de vigilar más eficazmente la carga, sometiéndola á una insolación prolongada, como medio de desinfección. No es de creerse como lo supone el señor Agente Aduanero, que un cargamento por el solo hecho de ser depositado un número determinado de días en los almacenes destinados á este objeto, hubiera perdido sus caracteres de infecciosidad; para ello sería indispensable que durante ese tiempo fuera sometida á la acción de ciertos agentes, tales como el gran aire, el Sol, etc., muy eficaces en este caso, como elementos de desinfección.

Saluda al señor Ministro, con toda consideración su atento servidor.

L. Viaña.

Otros asuntos

INFORME

que el Director de la Oficina Nacional de Inmigración, Estadística y Propaganda Geográfica presenta al señor Ministro de Gobierno y Fomento, sobre el movimiento de la Oficina en 1903—1904.

Señor Ministro:

Cumplo con el deber de elevar ante ese Ministerio de Gobierno y Fomento, el informe anual de las labores llevadas á cabo por esta Oficina Nacional, en el período comprendido desde el 1.° de julio del año próximo pasado hasta la presente fecha.

Mis anteriores memorias hacen constar el desarrollo progresivo que ha tenido la Repartición de mi cargo, á la vez que el cumplimiento de un programa, destinado á acopiar cuanta información estadística sea necesaria á la buena administración del Estado, cuando tales elementos faltaban, ó se presentaban en forma muy deficiente para el objeto que tenían que llenar. Me asiste el convencimiento que, con empeñoso afan y, muy á menudo venciendo resistencias de quienes no era posible esperar, el propósito concebido ha sido llenado sino de una manera plena y científica; con la certeza aproximada, conforme á las fuentes oficiales que están á nuestro alcance.

La labor perseverante de esta Oficina, aún tiene que llenar muchos vacíos y depurar los mismos resultados obtenidos, una vez que las distintas Reparticiones de la Administración Pública, se penetren del carácter sagrado que revisten las exigencias de mi Oficina, que solamente anhela el engrandecimiento de nuestra Pa-

tria, y que de ella se tenga cabal conocimiento, dentro y fuera, cuando venga el amplio desarrollo de las variadas y, en muchos puntos, no igualada riqueza de su suelo.

Por ello, nuestra acción no se ha circunscrito á buscar los factores de la estadística, para que ella ilustre á nuestra administración pública; ni nuestras indagaciones sobre la geografía é historia natural de nuestro territorio, han tenido un mero fin especulativo. Hemos abarcado un campo más vasto, de preparación para un porvenir halagador, haciendo una propaganda en el Mundo Exterior, que hasta hace poco, si nos conocía, cuando no era de un modo deficiente, por lo general se nos presentaba con información errada y disfavorable para el país. Es así cómo hemos logrado que los Anuarios y Guías destinados al conocimiento de todas las Naciones del Mundo Moderno, hayan modificado la noticia que sobre Bolivia consignaban. Para ello numerosas instituciones oficiales y particulares, de contínuo recurren á esta Oficina Nacional en busca de genuina información que siempre ha sido satisfecha sin dilación alguna. En no menor escala ha cooperado la información de las Legislaciones y Consulados Extranjeros constituídos en Bolivia, los cuales frecuentemente recurren en demanda de datos é informaciones relativos á nuestro país. Muy especialmente, como la más prestigiosa y autorizada fuente de información comercial y de estadística, el «Statesman's Yéar Rook», publicado cada año por la Real Sociedad Geográfica de Londres, prepara con la debida anticipación y proligidad el artículo consagrado á Bolivia, artículo basado en la información comunicada anualmente por la Repartición de mi cargo, y cuya corrección de pruebas también se hace en la sección de Estadística.

Para el desenvolvimiento de las variadas labores que están á cargo del personal de esta Oficina Nacional, es deber mio dar constancia, que los Jefes de las dos Secciones de Inmigración, adscrita á la Secretaría y á cargo del doctor Casto F. Pinilla; y de Estadística, desempeñada por don Luis S. Crespo; son ejercidas con celo especial y con laudable patriotismo, pues conciben que la obra que llevamos á cabo es noble y sagrada para nuestro país. El personal auxiliar, cumple, asimismo, con las obligaciones que les prescribe la distribución cuotidiana del trabajo.

Sección de Inmigración

Hasta hoy no se ha buscado la inmigración, á causa de la falta de elementos propios para atraerla; limitándonos únicamente á preparar el terreno, á fin de acometer tal empresa más después, y cuando los recursos de la Nación le permitan siquiera anualmente, en una escala gradual y progresiva.

Lo que interesa al país en las actuales circunstancias, es, dar una solución conveniente al problema de la inmigración expontánea.

Siendo la población el principio de la industria y el fundamento de la felicidad de los Estados, conviene procurar la inmigración voluntaria por todos los medios posibles, ofreciendo la inmediata protección del Gobierno, á todos los individuos y á las familias que quisiesen fijar su domicilio en el territorio de la Nación, asegurándoles el pleno goce de los derechos del hombre en sociedad yconcediéndoles las más amplias liberalidades para el desarrollo de las industrias á las que quisieren dedicar sus esfuerzos.

Encaminadas á dar forma práctica á las anteriores ideas han sido siempre las labores de esta Repartición Nacional, dando á luz una série de publicaciones especiales en las cuales hemos procurado vulgarizar y patentizar las innumerables ventajas que ofrece nuestro suelo á todo hombre inteligente que pudiese ejercer sus habilidades y colmar sus aspiraciones.

En la propaganda que venimos ejercitando desde hace algunos años, con marcada insistencia, hemos tratado de hacer conocer al país en sus variadas fuentes de riqueza natural; hemos expresado también en ella, que nuestras incipientes industrias abren inmenso campo de acción á los capitalistas que se propongan la explotación de cualquiera de ellas.

Nuestros esfuerzos en favor del país, y muy especialmente, la bondad comprobada de sus fuentes de proglucción, ha atraído la atención de varios capitalistas tanto bolivianos como extranjeros, quienes, constituídos en sérias Empresas, se ocupan actualmente de la explotación de distritos mineros recientemente descubiertos y de la extracción de la goma elástica en las regiones gomíferas de la República.

Empero, esta última industria constantemente escolla con la falta de brazos para la más conveniente explotación de tan preciada materia prima; haciéndose cada día más necesaria la introducción de colonos que, con ventaja para éstos, podrían ser destinados á la mencionada explotación.

Además, quizá convendría otorgar—como en otros países—premios pecuniarios y conceder todo género de facilidades á los industriales y capitalistas que por su cuenta y riesgo se propongan la introducción de inmigrantes al país, con la única condición de que estos han de ser trabajadores útiles que con su trabajo aumenten la producción del país y contribuyan al fomento de la ri-

quera pública; al mismo tiempo, sus costumbres y su educación deben ser tendentes á consolidar los elementos de civilización, de orden y de paz. Porque, si de una manera general recibimos en el país á toda clase de individuos, solo por el mero hecho de atraer la inmigración, no tardaríamos en lamentar las consecuencias funestas de nuestra imprevisión,—sin podernos desligar de esos elementos disociadores ó rebalses que diariamente son arrojados de los países civilizados, porque constituyen la rémora del progreso y bienestar social.

Con el propósito de atraer un elemento sano y rodeado de las condiciones de laboriosidad, hemos creido conveniente llamar la atención de nuestros Cónsules en el exterior, dirigiéndoles una extensa circular, por intermedio del Ministerio de Relaciones Exteriores, á fin de que se preocupen de una manera séria y eficaz de la introducción de inmigrantes á Bolivia, para cuyo verificativo hemos apuntado de una manera taxativa las disposiciones legales que garantizan la condición de los inmigrantes, y al mismo tiempo, hemos dado á conocer en dicho documento las facilidades que nuestro Gobierno otorga á los individuos que quieran trasladarse á nuestro país.

Dicha circular mereciendo la favorable acogida del señor Ministro de Relaciones Exteriores, ha sido impresa por cuenta de ese Despacho y dirigida á nuestros Agentes Consulares en el exterior, recomendándoles su patriótico contenido, y al mismo tiempo insinuándoles su más solícita labor en beneficio del país.

Posteriormente, este documento oficial ha sido reproducido con honrosas referencias para Bolivia en el «Boletín de las Repúblicas Americanas» y en varios periódicos de Bélgica y otros países europeos.

Los resultados prácticos de la anterior propaganda, espero serán satisfactorias para el país en un próximo porvenir.

Anhelando siempre el mejor servicio de los intereses nacionales, hemos verificado un estudio sobre las distintas leyes de tierras que rigen en las Naciones vecinas, procurando adaptarlas á la índole y condiciones sociales de nuestro país.

Sin desechar algunas disposiciones preexistentes sobre la materia, hemos tratado de ampliar el asunto, á fin de llamar la atención de las corrientes de inmigración, que constituyen el elemento necesario para cimentar las primeras bases de una buena y atinada colonización.

Indújonos al anterior trabajo, la declaración manifestada con el más vivo sentimiento patriótico por parte del digno Mandatario de la República, quien, en su Mensaje Presidencial se expresó en los términos siguientes:

«Sería criminal dejar pasar un día más sin prestar al ramo de colonización, la atención que demanda de los Poderes Públicos de la Nación».

Queriendo contribuir y secundar en la medida de nuestros alcances, á la realización de los notables fines diseñados por el Jefe del Estado, hemos elevado un proyecto de ley de tierras ante el

rios, si bien es cierto que ha tenido que tropezar con inconvenientes que han venido á obstaculizar el desarrollo del plan ideado para la mejor ejecución de algunos de los ramos que forman tan importante sección.

La indiferencia con que miran ciertos funcionarios públicos todo lo que se relaciona con la estadística, el poco hábito que hay todavía en el país para apreciar los trabajos de esta naturaleza, y las dificultades con que se tropiezan para obtener los datos que se desean, son causas para que no se pueda adelantar mucho en la perfección de esta rama de la administración pública.

No obstante, la Oficina, mediante constantes esfuerzos, ha podido hacer algo, en determinados ramos, sentando las bases sobre las que se ha de desarrollar en lo sucesivo una información sucinta y completa, hasta llegar á la deseada perfección.

Estadística comercial.—Entre todas las informaciones estadísticas, la que más se acerca á la perfección, es la comercial ó sea el movimiento aduanero de la Nación.

Los datos á este ramo referentes son ya más precisos y detallados y pueden dar una idea bastante aproximada de las cantidades y valores que representan las importaciones y exportaciones de la República, por las diferentes aduanas nacionales y agencias aduaneras, así como el origen de donde proceden las primeras y su destino definitivo entre los diversos centros de consumo de la Nación.

En el constante deseo de mejorar, en cuanto sea posible, esta información, á fin de que ella preste todos los servicios que son de desear, se resolvió introducir, desde el año 1903, una innovación de grande importancia, cual es la especificación minuciosa de los diversos artículos y productos que constituyen la exportación.

Con este objeto, se expidió la circular de 30 de marzo del mismo año, dictando las instrucciones precisas para la formación de los cuadros en las oficinas de origen, á fin de uniformar en todas éstas, el procedimiento que debia emplearse para obtener la forma deseada

Desgraciadamente, algunas de las aduanas, entre ellas la de La Paz, no confeccionaron sus cuadros conforme á dichas instrucciones, sinó que emplearon el procedimiento antiguo, desconcertando de este modo el plan ideado por esta Oficina.

Hé ahí la razón por qué la forma de los cuadros de 1903, es en todo igual á la del año anterior, no llevando más mejora que la especificación nominal de los artículos internados por algunas de las aduanas que han remitido sus cuadros en debida forma.

Respecto al *valor* asignado por la estadística á las importaciones, está aún pendiente en el Ministerio de Hacienda é Industria el proyecto presentado por esta Oficina para adoptar el procedimiento exijido por el buen servicio y la más fiel información.

Hé aquí ahora los grandes resúmenes que arroja la compilación estadística del comercio internacional de Bolivia, correspondiente al año de 1903.

Resúmen general del movimiento comercial

Aduanas	Importaciones		Exportaciones	
	Kilógramos	Valores	Kilógramos	Valores
Antofagasta	15.932,237	5.980,826.36		
Arica	2.358,473	811,632.12		
La Paz	16.910,256	5.404,651.90	4.982,355	3.602,318.25
Oruro	1.845,233	352,834.48	12 486,645	8.012,544.81
Puerto Pérez	481,667	303,979.95	131,523	300,088.02
Tarija	573,698	466,787.74	200,106	98,463.34
Tupiza	142,196	661,817 03	2.639,098	1.509,845.60
Uyuni	37.414,760	2.222,390 55	48.314,939	10.936,279.58
Villa Bella	59,401	31,286.33	354,265	644,584.
Pelechuco	38,946	16,678.84	46,575	135,024.96
	75.751,967	16.252,885.30	69.155,506	25.169,148.56

Las cifras de la aduana de Villa-Bella se refieren tan solo al *primer semestre* del año, pues, no se han recibido hasta la fecha de este nforme, las correspondientes al segundo semestre.

Distinguiendo las importaciones que han pagado derechos conforme al arancel de aforos, de las que se han internado libres de todo impuesto nacional, se tiene el siguiente resultado:

Aduanas	GRAVADAS POR ARANCEL		LIBERADAS		TOTALES	
	Kilógramos	Valores	Kilógramos	Valores	Kilógramos	Valores
Antofagasta.	9.128,961	4.623,792.44	6.803,276	1.357,033.92	15.932,237	5.980,826.36
La Paz.....	5.441,308	2.982,514.42	11.469,048	2.422,137.48	16.910,356	5.404,651.90
Uyuni.....	305,455	77,521.57	37.109,305	2.144,868.93	37.414,760	2.222,390.55
Arica.....	2.353,473	811,632.12			2.353,473	811,032.12
Tupiza.....	219,822	647,793.10	22,374	14.023.93	242,196	661,817.03
Tarija.....	534,756	441,566.85	38,942	25,220.89	573,698	466,787.74
Oruro.....	42,346	20,877.97	1,802,887	331,956.51	1.845,233	352,834.48
Puerto Suárez	406,684	283,843.18	74,983	20,136.77	481,667	303,979.95
Villa-Bella...	51,751	27,481.52	7,650	3,804.81	59,401	31,286.33
Pelechuco...	18,181	8,219.93	20,765	8,458.91	38,946	16,678.84
Sumas...	18.502,737	9.925,243.10	57.349,230	6.327,642.20	75.851,667	16.252,885.30

Distribuyendo las mercaderías de importación entre las tres grandes divisiones del arancel de aforos, el resúmen general da estos resultados:

Importaciones generales

Clasificadas según las tres grandes divisiones del arancel de aforos.

Aduanas	Mercaderías en general		BEBIDAS		DROGAS	
	Kilógramos	Valores	Kilógramos	Valores	Kilógramos	Valores
Antofagasta . .	14.644,951	5.507,607.67	1.142,669	377,133.29	144,617	96,085.40
La Paz	15.672,827	4.893,732.69	1.217,024	480,522.25	20,505	30,376.96
Uyuni	36.576,014	1.993.807.48	415,247	158,161.41	423,499	70,421.66
Arica	2.133,951	739,559.07	181,895	58,169.75	37,627	13,903.30
Tupiza.	139,413	658.943.81	1,124	350.	1,659	2,523.22
Tarija	530,328	447,220.56	36.022	8,560.99	7,348	11,006.19
Oruro.	1.403,868	199,013.97	433,839	148,638.68	7,526	5,181.83
Puerto Suárez	424,004	276,148.69	55.760	24,981.62	1,903	2,849.64
Villa Bella . . .	52,620	26,870.79	6,622	3,188.50	159	1,227.04
Pelechuco	33,768	14,128.44	5,176	2,497.90	2	52.50
	71.611,744	14.757,053.17	3.495,378	1.262,204.39	644,845	233,627.74

Hé aquí los detalles del cuadro anterior, clasificados por aduanas y procedencias.

Averiguando ahora el origen de las importaciones ó sean las Naciones de donde proceden, se vé que han venido de los siguientes países, representando las cantidades y valores que se anotan.

Procedencias	Kilógramos	Valores	% Valores
1—Perú	9.520,995	3.165,266.37	19.48
2—Alemania	5.773,943	2.982,093.17	18.35
3—Inglaterra.....	4.954,611	2.749,871.46	16.92
4—Estados Unidos.	6.544,024	1.080,620.02	6.65
5—Chile	8.746,936	1.074,710.27	6.62
6—Argentina.....	333.459	840,789.93	5.18
7—Bélgica	1.654,079	736,875.21	4.54
8—Francia.. ..	642,548	463,323.62	2.86
9 Italia.....	493.342	406,107.46	2.49
10 España.....	120,893	106,816.94	62
11 Uruguay.....	150,444	36,440.43	22
12 Brasil.....	65,276	18,378.50	11
13 Paraguay	11,726	3,911.35	2
14 Ecuador.....	9,038	3,868.02	2
15 Centro América	1,106	2,765.	1
16 Portugal	3,119	1,118.10	1
17 Cuba	346	1,088.20	
18 Colombia.....	394	157.60	
19 Procedencia ign.	36.725,688	2.584,781.95	15.90
	75.851,967	16.252,885.30	100.00

Comparando el valor de las importaciones de 1903, con el que arroja las de 1902, se obtienen los siguientes resultados, 1.° or orden de aduanas y 2.° por orden de procedencias.

1.°—Por orden de aduanas

	1902	1903	EN 1903	
			Aumento	Quebranto
Antofagasta	5.114,935.98	5.980,826.36	865,890.38	
La Paz y Pelechuco	5.194,721.56	5.421,330.74	226,609.18	
Uyuni	1.388,767.13	2.222,390.55	833,623.42	
Arica	860,906.76	811,632.12		49,274.64
Tupiza	664,517.58	661,817.03		2,700.55
Tarija	316,004.05	466,787.74	150,783.69	
Oruro	305,967.12	352,834.48	46,867.36	
Puerto Suárez	213,488.83	303,979.95	90,491.12	
Villa-Bell	84,027.30	31,286.33		52,740.97
	14.143,342.31	16.252,885.30	2.109,542.99	

Faltando como faltan las cifras de importación por la aduana de *Villa Bella*, correspondientes al 2.° semestre de 1903, el quebranto de Bs. 52,740.97, no es real, como pudiera parecerlo á primera vista, y se le ha consignado aquí solo para igualar las sumas generales.

queza pública; al mismo tiempo, sus costumbres y su educación deben ser tendentes á consolidar los elementos de civilización, de orden y de paz. Porque, si de una manera general recibimos en el país á toda clase de individuos, solo por el mero hecho de atraer la inmigración, no tardaríamos en lamentar las consecuencias funestas de nuestra imprevisión,—sin podernos desligar de esos elementos disociadores ó rebalses que diariamente son arrojados de los países civilizados, porque constituyen la rémora del progreso y bienestar social.

Con el propósito de atraer un elemento sano y rodeado de las condiciones de laboriosidad, hemos creido conveniente llamar la atención de nuestros Cónsules en el exterior, dirigiéndoles una extensa circular, por intermedio del Ministerio de Relaciones Exteriores, á fin de que se preocupen de una manera séria y eficaz de la introducción de inmigrantes á Bolivia, para cuyo verificativo hemos apuntado de una manera taxativa las disposiciones legales que garantizan la condición de los inmigrantes, y al mismo tiempo, hemos dado á conocer en dicho documento las facilidades que nuestro Gobierno otorga á los individuos que quieran trasladarse á nuestro país.

Dicha circular mereciendo la favorable acogida del señor Ministro de Relaciones Exteriores, ha sido impresa por cuenta de ese Despacho y dirigida á nuestros Agentes Consulares en el exterior, recomendándoles su patriótico contenido, y al mismo tiempo insinuándoles su más solícita labor en beneficio del país.

Posteriormente, este documento oficial ha sido reproducido con honrosas referencias para Bolivia en el «Boletin de las Repúblicas Americanas» y en varios periódicos de Bélgica y otros países europeos.

Los resultados prácticos de la anterior propaganda, espero serán satisfactorias para el país en un próximo porvenir.

Anhelando siempre el mejor servicio de los intereses nacionales, hemos verificado un estudio sobre las distintas leyes de tierras que rigen en las Naciones vecinas, procurando adaptarlas á la índole y condiciones sociales de nuestro país.

Sin desechar algunas disposiciones preexistentes sobre la materia, hemos tratado de ampliar el asunto, á fin de llamar la atención de las corrientes de inmigración, que constituyen el elemento necesario para cimentar las primeras bases de una buena y atinada colonización.

Indújonos al anterior trabajo, la declaración manifestada con el más vivo sentimiento patriótico por parte del digno Mandatario de la República, quien, en su Mensaje Presidencial se expresó en los términos siguientes:

«Sería criminal dejar pasar un día más sin prestar al ramo de colonización, la atención que demanda de los Poderes Públicos de la Nación».

Queriendo contribuir y secundar en la medida de nuestros alcances, á la realización de los notables fines diseñados por el Jefe del Estado, hemos elevado un proyecto de ley de tierras ante el

El cuadro siguiente manifiesta el monto á que ha ascendido la exportación gravada y libre, efectuada por las distintas aduanas de la República.

Aduanas	Gravadas		Liberadas	
	Kilógramos	Valores	Kilógramos	Valores
Uyuni.....	46.423,494	10.469,298.73	1.891,445	466,980.85
Oruro.....	12.271,206	7.884,750.48	215,439	127,794.33
La Paz	4.476,514	3.120,414.70	505,841	481,903.55
Tupiza.....	2.511,684	1.347,903.80	127,414	161,941.80
Villa-Bella.....	354,265	644,584.		
Puerto Suárez.....	104,453	288,525.60	27,070	11,562.32
Pelechuco.....	46,575	135,024.96		
Tarija.....	1,280	8,601.99	198,826	24,861.35
	66.189,471	23.894,104.26	2.966,035	1.275,044.20

El origen de las exportaciones, por departamentos, y la proporción del % que ha cabido á cada uno de ellos, está demostrado en el cuadro que sigue:

rios, si bien es cierto que ha tenido que tropezar con inconvenientes que han venido á obstaculizar el desarrollo del plan ideado para la mejor ejecución de algunos de los ramos que forman tan importante sección.

La indiferencia con que miran ciertos funcionarios públicos todo lo que se relaciona con la estadística, el poco hábito que hay todavía en el país para apreciar los trabajos de esta naturaleza, y las dificultades con que se tropiezan para obtener los datos que se desean, son causas para que no se pueda adelantar mucho en la perfección de esta rama de la administración pública.

No obstante, la Oficina, mediante constantes esfuerzos, ha podido hacer algo, en determinados ramos, sentando las bases sobre las que se ha de desarrollar en lo sucesivo una información suscinta y completa, hasta llegar á la deseada perfección.

Estadística comercial.—Entre todas las informaciones estadísticas, la que más se acerca á la perfección, es la comercial ó sea el movimiento aduanero de la Nación.

Los datos á este ramo referentes son ya más precisos y detallados y pueden dar una idea bastante aproximada de las cantidades y valores que representan las importaciones y exportaciones de la República, por las diferentes aduanas nacionales y agencias aduaneras, así como el origen de donde proceden las primeras y su destino definitivo entre los diversos centros de consumo de la Nación.

En el constante deseo de mejorar, en cuanto sea posible, esta información, á fin de que ella preste todos los servicios que son de desear, se resolvió introducir, desde el año 1903, una innovación de grande importancia, cual es la especificación minuciosa de los diversos artículos y productos que constituyen la exportación.

Con este objeto, se expidió la circular de 30 de marzo del mismo año, dictando las instrucciones precisas para la formación de los cuadros en las oficinas de origen, á fin de uniformar en todas éstas, el procedimiento que debía emplearse para obtener la forma deseada

Desgraciadamente, algunas de las aduanas, entre ellas la de La Paz, no confeccionaron sus cuadros conforme á dichas instrucciones, sinó que emplearon el procedimiento antíguo, desconcertando de este modo el plan ideado por esta Oficina.

Hé ahí la razón por qué la forma de los cuadros de 1903, es en todo igual á la del año anterior, no llevando más mejora que la especificación nominal de los artículos internados por algunas de las aduanas que han remitido sus cuadros en debida forma.

Respecto al *valor* asignado por la estadística á las importaciones, está aún pendiente en el Ministerio de Hacienda é Industria el proyecto presentado por esta Oficina para adoptar el procedimiento exijido por el buen servicio y la más fiel información.

Hé aquí ahora los grandes resúmenes que arroja la compilación estadística del comercio internacional de Bolivia, correspondiente al año de 1903.

Resúmen general del movimiento comercial

Aduanas	IMPORTACIONES		EXPORTACIONES	
	Kilógramos	Valores	Kilógramos	Valores
Antofagasta	15.932,237	5.980,826.36	4.982,355	3.602,318.25
Arica	2.353,473	811,632.12	12 486,645	8.012,544.81
La Paz	16.910,756	5.404,651.90	131,523	300,088.02
Oruro	1.845,233	352,834.48	200,106	98,463.34
Puerto Pérez	481,667	303,979.95	2.639,098	1.509,845.60
Tarija	573,698	466,787.74	48.314,939	10.936,279.58
Tupiza	142,196	661,817 03	354,265	644,584.
Uyuni	37.414,760	2.222,390 55	46,575	135,024.96
Villa Bella	59,401	31,286.33		
Pelechuco	38,946	16,678.84		
	75.751,967	16.252,885.30	69.155,506	25.169,148.56

Las cifras de la aduana de Villa-Bella se refieren tan solo al *primer semestre* del año, pues, no se han recibido hasta la fecha de este informe, las correspondientes al segundo semestre.

Distinguiendo las importaciones que han pagado derechos conforme al arancel de aforos, de las que se han internado libres de todo impuesto nacional, se tiene el siguiente resultado:

Aduanas	GRAVADAS POR ARANCEL		LIBERADAS		TOTALES	
	Kilógramos	Valores	Kilógramos	Valores	Kilógramos	Valores
Antofagasta.	9.128,961	4.623,792.44	6.803,276	1.357,033.92	15.932,237	5.980,826.36
La Paz.....	5.441,308	2.982,514.42	11.469,048	2.422,137.48	16.910,356	5.404,651.90
Uyuni.....	305,455	77,521.57	37.109,305	2.144,868.93	37.414,760	2.222,390.55
Arica.....	2.353,473	811,632.12			2.353,473	811,032.12
Tupiza.....	219,822	647,793.10	22,374	14.023.93	242,196	661,817.03
Tarija.....	534,756	441,566.85	38,942	25,220.89	573,698	466,787.74
Oruro.....	42,346	20,877.97	1,802,887	331,956.51	1.845,233	352,834.48
Puerto Suárez	406,684	283,843.18	74,983	20,136.77	481,667	303,979.95
Villa-Bella...	51,751	27,481.52	7,650	3,804.81	59,401	31,286.33
Pelechuco.	18,181	8,219.93	20,765	8,458.91	38,946	16,678.84
Sumas..	18.502,737	9.925,243.10	57.349,230	6.327,642.20	75.851,667	16.252,885.30

Averiguando ahora el origen de las importaciones ó sean las Naciones de donde proceden, se vé que han venido de los siguientes países, representando las cantidades y valores que se anotan.

Procedencias	Kilógramos	Valores	% Valores
1—Perú	9.520,995	2.165,266.37	19.48
2—Alemania	5.773,943	2.982.099.17	18.35
3—Inglaterra.....	4.954,611	2.749,871.46	16.92
4—Estados Unidos.	6.544,024	1.080,620.02	6.65
5—Chile	8.746,936	1.074,710.27	6.62
6—Argentina.....	333,459	840,789.93	5.18
7—Bélgica.....	1.654,079	736,875.21	4.54
8—Francia.. ..	642,548	463,323.62	2.86
9—Italia.....	493,342	406,107.46	2.49
10—España.....	120,893	106,816.94	62
11—Uruguay.....	150,444	36,440.43	22
12—Brasil.....	65,276	18,378.50	11
13—Paraguay	11,726	3,911.35	2
14—Ecuador.....	9,038	3,868.02	2
15—Centro América	1,106	2,765.	1
16—Portugal	3,119	1,118.10	1
17—Cuba	346	1,088.20	
18—Colombia.....	394	157.60	
19—Procedencia ign.	36.725,688	2.584,781.95	15.90
	75.851,967	16.252,885.30	100.00

Comparando el valor de las importaciones de 1903, con el que arroja las de 1902, se obtienen los siguientes resultados, 1.° or orden de aduanas y 2.° por orden de procedencias.

1.°—Por orden de aduanas

	1902	1903	EN 1903	
			Aumento	Quebranto
Antofagasta	5.114,935.98	5.980,826.36	865,890.38	
La Paz y Pelechuco	5.194,721.56	5.421,330.74	226,609.18	
Uyuni	1.388,767.13	2.222,390.55	833,623.42	
Arica	860,906.76	811,632.12		49,274.64
Tupiza	664,517.58	661,817.03		2,700.55
Tarija	316,004.05	466,787.74	150,783.69	
Oruro	305,967.12	352,834.48	46,867.36	
Puerto Suárez	213,488.83	303,979.95	90,491.12	
Villa-Bell	84,027.30	31,286.33		52,740.97
	14.143,342.31	16.252,885.30	2.109,542.99	

Faltando como faltan las cifras de importación por la aduana de *Villa Bella*, correspondientes al 2.° semestre de 1903, el quebranto de Bs. 52,740.97, no es real, como pudiera parecerlo á primera vista, y se le ha consignado aquí solo para igualar las sumas generales.

2.º—Por orden de procedencias

	1902	1903	EN 1903	
			Aumento	Quebranto
Alemania	2.516,315.17	2.982,099.17	465,784.00	
Argentina	755,017.46	840,789.93	85,772.47	
Bélgica	917,444.42	736,875.21		180,569.21
Brasil	48,093.83	18,378.20		29,715.33
Centro América	12,319.	2,765.		9,554.
Colombia	1,716.76	157.60		1,559.16
Cuba	13,118.32	1,088.20		12,030.12
Chile	805,159.15	1.074,710.27	269,551.12	
China	68.58			68.58
Ecuador	789.34	3,868.02	3,078.68	
España	154,001.70	100,816.94		53,184.76
Estados Unidos	1.091,617.23	1.080,620.02		10,997.21
Francia	1.100,612.08	463,323.62		637,288.46
Holanda	231.			231.
Inglaterra	2.409,228.84	2.749,871.46	340,642.62	
Italia	290,633.52	406,107.46	115,473.94	
Paraguay	10,935.	3,911.35		7,023.65
Perú	1.293,390.94	3.165,266.37	1.871,875.43	
Portugal	1,783.	1,118.10		664.90
Uruguay	17,383.66	36,440.43	19,056.77	
Procedencia ignorada	2.702,467.31	2.584,781.95		117,685.36
	14.143,342.31	16.252,885.30	2.109,542.99	

El cuadro siguiente manifiesta el monto á que ha ascendido la exportación gravada y libre, efectuada por las distintas aduanas de la República.

Aduanas	GRAVADAS		LIBERADAS	
	Kilógramos	Valores	Kilógramos	Valores
Uyuni.....	46.423,494	10.469,208.73	1.891,445	466,980.85
Oruro.....	12.271,206	7.884,750.48	215,439	127,794.33
La Paz	4.476,514	3.120,414.70	505,841	481,903.55
Tupiza.....	2.511,684	1.347,903.80	127,414	161,941.80
Villa-Bella.....	354,265	644,584.		
Puerto Suárez.....	104.453	288,525.60	27,070	11,562.32
Pelechuco.....	46,575	135,024.96		
Tarija.....	1,280	3,601.99	198,826	24,861.35
	66.189.471	23.894,104.26	2.966,035	1.275,044.20

El origen de las exportaciones, por departamentos, y la proporción del % que ha cabido á cada uno de ellos, está demostrado en el cuadro que sigue:

Departamentos	Kilógramos	Valores	% Valores
Potosí.....	50.638,701	12.137,092.18	48.32
Oruro.....	12.203,275	7.635,199.33	30.39
La Paz.....	5.100,073	3.877,821.71	15,51
Territorio N. de Colonias.....	354,265	644,584.	4.24
El Beni.....	247,049	424,571.70	
Santa Cruz.....	144,389	312,477.42	1.24
Tarija.....	394,977	85,025.34	13
Chuquisaca.....	36,126	30,320.	9
Cochabamba	36,651	22,056.88	8
	69.155,506	25.169,148.56	100.00

El cuadro siguiente demuestra también los *destinos* que han tenido las importaciones, con más la proporción del % que ha correspondido á cada Nación.

Destinos	Kilógramos	Valores	% Valores
El Litoral.....	48.627,826	11.448,699.53	45.48
Inglaterra	9.844,953	6.314,783.15	25.08
Alemania.	3.701,895	2.553,997.49	10.14
Destino ignorado	4.243,897	2.507,045.52	9.96
Perú.....	2.060,162	1.695,982.65	6.74
Argentina.....	328,496	198,117.14	79
Chile.....	203,614	169,529.03	67
Bélgica.....	55,888	130.105.	52
Uruguay.....	41,043	69,275.50	28
Francia.....	23,000	34,511.14	14
Brasil.....	10,765	33,503.02	14
Estados Unidos..	13,967	13,599.39	6
	69.155,506	25.169,148.56	100.00

Por último, en los tres cuadros que siguen, se establece las comparaciones, por orden de aduanas, procedencias y destinos, del valor de las exportaciones de 1900 con las de 1903; debiendo advertirse que en las cifras de la aduana de La Paz están comprendidas las correspondientes á la tenencia aduanera de Pelechuco.

Comparativo por orden de aduanas

ADUANAS	1902	1903	EN 1903 AUMENTO	EN 1903 QUEBRANTO
Acre.....	2.328,388.			2.328,388.
La Paz	3.843,054.86	3.737,343.21		105,711.65
Oruro	5.913,928.92	8.012,544.81	2.098,615.89	
Puerto Suárez.....	382,284.45	300,088.02		82,196.43
Tarija	31,199.18	28,463.34		2,735.84
Tupiza.....	695,848.40	1.509,845.60	813.997.20	
Uyuni	13.562,830.93	10.936,279.58		2.626.551.35
Villa Bella.....	1.284,044.	644.584.		639.460.
	28.041,578.74	25.169,148.56		2.872,480.10

A primera impresión, el cuadro anterior, considerado en su conjunto, manifiesta un quebranto de 2.872,430.10, en 1903 sobre 1902. Pero en la realidad no es así.

En efecto, buscando las causas de tal quebranto en las aduanas que más han contribuido á producirlo, se nota lo siguiente:

En la casilla de 1903 no figura ninguna cantidad exportada

por la aduana del Puerto Acre, por haber este territorio pasado á la jurisdicción del Brasil desde principios del año.

Las cifras de la aduana de Villa-Bella, son incompletas en 1903, pues, como ya se ha hecho notar, ellas solo representan el movimiento del primer semestre del año; ignorándose en lo absoluto las correspondientes al segundo semestre, por no haberse recibido hasta hoy los cuadros que está obligada á remitir la oficina de origen.

De modo que, suponiendo que la exportación por Puerto Acre en 1903 hubiese sido la misma que la del año anterior, y que la efectuada por Villa-Bella en el 2.° semestre fuese igual á la del primero, se tiene una suma en números redondos de más de los Bs. 2.800,000 que representan el quebranto habido en 1903.

Este hecho viene á demostrar también que el comercio de exportación de Bolivia ha permanecido estacionario en 1903 con relación al año anterior.

Comparativo por orden de procedencias

EN 1903	1902	1903	AUMENTO	QUEBRANTO
Potosí.....	14.017,115.83	12.137,092.18		1.880,023.65
Oruro.....	5.981,953.50	7.635,199.33	1.647,245.83	
La Paz.....	3.892,487.96	3.877,821.71		14,616.25
Territorio de Colonias	3.612,482.	644,584		2.967,851
Santa Cruz.....	365,762.35	312,477.42		53,284.93
El Beni.....	97,347.10	424,571.70	327,224.60	
Cochabamba.....	27,742.20	22,056.88		5,685.32
Chuquisaca.....	21,852.	30,320	5,468	
Tarija.....	14,935.80	85,025.34	70,089.54	
	28.041,578.74	25.169,148.56		2.872,430.16

Comparativo por orden de destinos

	1902	1903	EN 1903	
			AUMENTO	QUEBRANTO
Alemania.....	3.667,676.60	2.553,997.49		1.113,679.11
Argentina.....	157,870.58	198,117.14	40,246.56	
Bélgica.....	82,587.30	130,105	47,517.70	
Brasil.....	2.388,058	38,508.02		2.349,554.98
Chile.....	229,288.26	169,529.03		59,759.23
Estados Unidos.....	187,018.10	13,599.39		173,478.71
Francia.....	1.102,777.86	34,511.14		1.068,266.72
Inglaterra.....	5.447,296.93	6.314,783.15	867,486.22	
Italia.....	80,161.09			80,161.09
Litoral.....	13.918,850.58	11.448,699.53		2.470,151.05
Paraguay.....	2,395.40			2,395.40
Perú.....	341,422.60	1.695,982.65	1.354,560.05	
Uruguay.....	29,766.13	69,275.50	89,509.37	
Destino ignorado...	411,349.31	2.507,045.52	2.095,696.21	
	28.041,578.74	25.169,148.56		2.872,430.10

Respecto á los ingresos aduaneros, manifestados por la estadística, resulta que ellos se han efectuado conforme á las demostraciones que van en seguida.

Debo advertir antes, que los datos referentes á la aduana de Villa-Bella solo comprenden los diez primeros meses del año, no habiéndose recibido los correspondientes á los meses de noviembre y diciembre, hasta la fecha de este informe.

Dichos diez primeros meses arrojan un total de Bs. 30,806 71, que corresponden á Bs. 3,080.67 por mes. Sobre esta base se ha calculado un ingreso total de Bs. 36,968.04 para todo el

año, y esta es la suma con que se hace figurar en las demostraciones que siguen el rendimiento general de dicha aduana.

En el cuadro siguiente se manifiestan las partidas de ingreso consignadas en el Presupuesto Nacional de 1903 para cada aduana y agencia aduanera, el rendimiento efectivo de éstas y los aumentos y quebrantos absolutos que resultan de la comparación.

	Presupuesto	Rendimiento	Quebranto	Aumento
Antofagasta.....	1.500,000	1.375,404.29	124,595.71	
La Paz y Pelechuco	1.000,000	854,020.10	145,979.90	
Arica.....	360,000	271,205.02	88,794.98	
Tyuni.....	80,000	115,198.26		35,198.26
Tarija.....	150,000	109,683.44	40,316.56	
Villa-Bella	70,000	36,968.04	33,031.96	
Puerto Suarez.....	50,000	74,869.67		24,869.67
Oruro	40,000	24,434.56	15,565.44	
Tupiza.....	12,000	7,810.97	4,189.03	
	3.262,000	2.869,594.35	392,405.28	

El cuadro siguiente demuestra también las alternativas del ingreso aduanero de 1903, con relación al año anterior.

ADUANAS	1902	1902	EN 1903	
			AUMENTO	QUEBRANTO
Antofagasta.....	1.139,449.18	1.375,404.29	235,955.11	
La Paz y Pelechuco	795,692.74	854,020.10	58,327.36	
Arica.....	379,441.52	271,205.02		108,236.50
Tarija.....	119,603.57	109,683.44		9,920.13
Puerto Suárez.....	78,963.03	74,869.67		4,093.36
Uyuni.....	78,887.32	115,198.26	36,310.94	
Villa Bella.....	27,286.39	36,968.04	9,681.65	
Oruro.....	21,841.79	24,434.56	2,592.77	
Tupiza.....	8,493.97	7,810.97		683
	2.649,659.51	2.869,594.35	219,934.84	

Estadística de la población.

Durante el año al que se refiere este informe, la Comisión Nacional del Censo, ha terminado el árduo trabajo de la clasificación de los resultados del censo de la población practicado el 1.° de setiembre de 1900.

Actualmente toca á su término la impresión del tomo 2.° del censo que contiene los resultados de tal clasificación, precedidos de una breve reseña geográfica, histórica, política y estadísti-

ca de la República, conforme al plan presentado á ese Ministerio en oficio de 9 de noviembre de 1900.

He aquí, mientras tanto, los resúmenes que arroja, los diversos registros establecidos para la población cualitativa de la población censada de la República.

Población clasificada de la República sobre los resultados del censo de 1900.

I—Total de habitantes con distinción de sexo.

Departamentos	*Total de población*	*Hombres*	*Mujeres*
Chuquisaca	196,434	96,492	99,942
El Beni	25,680	13,000	12,680
Oruro	86,081	43,698	42,383
Tarija	67,887	34,423	33,464
Cochabamba	326,163	159,223	166,940
Santa Cruz	171,592	86,795	84,797
Potosí	325,615	164,747	160,868
La Paz	426,930	216,674	210,256
Territorio Nacional de Colonias	7,228	4,195	3,033
Sumas	1.633,610	819,247	814,363
Población no censada	182,661		
Total de habitantes	1.816,271		

II—Edad y Sexo.

Años	*Hombres*	*Mujeres*	*Total*	*Por mil*
0 á 6	108,361	105,998	214,359	131.6
7 « 13	103,654	100,821	204,475	125.0
14 « 17	61,282	62,614	123,896	75.6
18 « 25	106,406	106,662	213,068	131.3
26 « 30	90,863	90,970	181,833	111.1
31 « 40	124,380	124,664	249,044	152.3
41 « 99	168,369	168,238	336,607	206.0
100 y mas	616	525	1,141	0.6
No consta	55,316	53,871	109,187	66.5
	819,247	814,363		
Sumas	1.633,610		1.633,610	1,000.0

ca de la República, conforme al plan presentado á ese Ministerio en oficio de 9 de noviembre de 1900.

He aquí, mientras tanto, los resúmenes que arroja, los diversos registros establecidos para la población cualitativa de la población censada de la República.

Población clasificada de la República sobre los resultados del censo de 1900.

I—Total de habitantes con distinción de sexo.

Departamentos	*Total de población*	*Hombres*	*Mujeres*
Chuquisaca	196,434	96,492	99,942
El Beni	25,680	13,000	12,680
Oruro	86,081	43,698	42,383
Tarija	67,887	34,423	33,464
Cochabamba	326,163	159,223	166,940
Santa Cruz	171,592	86,795	84,797
Potosí	325,615	164,747	160,868
La Paz	426,930	216,674	210,256
Territorio Nacional de Colonias	7,228	4,195	3,033
Sumas	1.633,610	819,247	814,363
Población no censada	182,661		
Total de habitantes	1.816,271		

II—Edad y Sexo.

Años	*Hombres*	*Mujeres*	*Total*	*Por mil*
0 á 6	108,361	105,998	214,359	131.6
7 « 13	103,654	100,821	204,475	125.0
14 « 17	61,282	62,614	123,896	75.6
18 « 25	106,406	106,662	213,068	131.3
26 « 30	90,863	90,970	181,833	111.1
31 « 40	124,380	124,664	249,044	152.3
41 « 99	168,369	168,238	336,607	206.0
100 y mas	616	525	1,141	0.6
No consta	55,316	53,871	109,187	66.5
	819,247	814,363		
Sumas	1.633,610		1.633,610	1,000.0

III—Raza y Sexo.

Razas	*Hombres*	*Mujeres*	*Totales*	*Por mil*
Blanca.....	115,139	115,949	231,088	146.4
Mestiza.....	238,689	245,922	484,611	294.5
Indígena.....	401,739	391,111	792,850	484.2
Negra.....	2,079	1,866	3,945	1.8
No consta.....	61,600	59,515	121,116	73.1
	819,247	814,363		
	1.633,610		1.633,610	1,000.0

IV—Instrucción elemental.

	Hombres	*Mujeres*	*Total*	*Por mil*
Con instrucción.....	127,420	90,173	217,593	133.5
Sin instrucción. Mayores de 7 años	525,905	560,654	1.086,559	664.4
Sin instrucción. Menores de 7 años	106,277	104,747	211,024	129.5
No consta.....	59,645	58,789	118,434	72.6
	819,247	814,363		
	1.633,610		1.633,610	1,000.0

V—Estado civil.

	Hombres	*Mujeres*	*Total*	*Por mil*
Solteros. Menores de 13 años	211,996	206,702	418,698	260.1
Solteros. Mayores de 13 años	260,751	253,442	514,193	313.2
Casados.....	246,356	240,515	486,871	296.3
Viudos.....	44,887	59,787	104,674	64.2
No consta.....	55,257	53,917	109,174	66.2
	819,247	814,363		
	1.633,610		1.633,610	1,000.0

VI—Religión.

	Hombres	*Mujeres*	*Total*	*Por mil*
Católicos	805,953	803,412	1.609,365	985.1
Disidentes	13,294	10,951	24,245	14.9
	819,247	814.363		
	1.633,610		1 633,610	1,000.0

VII—Domicilio legal.

	Hombres	*Mujeres*	*Total*	*Por mil*
Permanentes	807.237	808,499	1.615,736	989.3
Transeuntes	12,010	5,864	17,874	1,000.0
	819,247	814,363		
	1.633,610		1.633,610	1,000.0

VIII—Nacionalidad.

Nacionalidades	*Hombres*	*Mujeres*	*Total*	*Por mil*
1—Peruanos	2,072	499	2,571	343.3
2—Argentinos	963	405	1,368	185.3
3—Chilenos	466	194	660	88.9
4—Italianos	421	108	529	73.6
5—Brasileños	348	124	472	64.6
6—Españoles	338	82	420	56.9
7—Alemanes	259	36	295	39.8
8—Franceses	231	48	279	37.5
9—Austriacos	166	11	177	23.8
10—Ingleses	126	15	141	18.9
11—Turcos	69	17	86	11.6
12—Japoneses	79		79	10.6
13—Chinos	77		77	10.5
14—Paraguayos	46	26	72	9.8
15—Norte Americanos	54	7	61	8.2
16—Belgas	19	4	23	3.1
17—Ecuatorianos	18	3	21	2.8
18—Uruguayos	8	7	15	0.2
19—Otras nacionalidades	58	21	79	10.6
	5,818	1,607		
	7.425		7.425	1,000.0

IX—Impedimento físico.

Defectos	*Hombres*	*Mujeres*	*Total*	*Por mil*
Ciegos	1,187	939	2,126	155. 6
Cojos	1,328	676	2,004	146. 6
Mudos	870	735	1,605	117. 4
Tuertos	984	564	1,548	113. 2
Sordos	771	556	1,327	96. 9
Locos	621	372	993	72. 6
Mancos	684	222	906	66. 2
Tullidos	469	323	792	57. 9
Sordo-mudos	227	125	352	25. 8
Otros defectos	1,253	768	2,021	14.78
	8,394	5,280		
	13,674		13,674	1,000. 0

X—Oficios y profesiones.

Abogados		1,546
Agricultores		531,088
Albañiles		21,805
Arrieros		3,753
Bayeteros		827
Bordadores		1,864
Canteros		965
Carniceros		4,425
Carpinteros		5,709
Cigarreros		3,969
Cocineros		13,475
Comerciantes		55,521
Costureras		47,922
Chicheras		11,468
Estudiantes		22,539
Herreros		3,267
Hilanderos		139,111
Hojalateros		654
Impresores		439
Ingenieros		326
Joyeros		895
Lavanderos		7,354
Médicos		476
Militares		2,343
Mineros		12,625
Músicos		1,281
Panaderos		5,523
Pastores		32,921
Peluqueros		407
Pintores		491
Profesores		741
Propietarios		20,570
Religiosos		1,106
Sastres		8,642
Sirvientes		22,810
Sombrereros		4,180
Talabarteros		1,236
Tejedores		119,041
Telegrafistas		275
Veleros		382
Zapateros		6,258
Otras profesiones		147,612
Sin profesión	Mayores de 7 años	825
	Menores de 7 años	214,256
No consta		150,687
		1.683,610

Estadística catastral

En mis informes correspondientes á los dos últimos años, manifesté á ese ministerio, que entre los múltiples trabajos que se desarrollan en la Oficina de mi cargo, figura el de formar un cuadro general del estado del catastro en la Republica, marcando sus resultados y dando á conocer las regiones en las que no se ha podido llevar á efecto tan importante operación.

Ahora me toca manifestar, no sin cierta contrariedad, que los elementos reunidos con tal objeto, son enteramente deficientes, porque se refieren á muy pocas localidades, donde se han ocupado de esta labor. De manera que los cuadros hasta la fecha formados, no satisfacen al plan propuesto, ni menos á las prescripciones de la estadística; que indica la calidad de los terrenos, distinguiéndolos en clases ó en cultivos, superficie de éstos, con la renta que disfrutan. La riqueza pecuniaria en sus distintas ramificaciones, los edificios así rurales como urbanos, serán factores importantes para la formación de la estadística catastral.

Aunque el *catastro técnico* sería el más perfecto estado de la masa agrícola, para cuyo verificativo otras Naciones han empleado ingentes sumas, en un considerable número de años; en el país no se ha tratado sino de llevar á efecto el *catastro administrativo*, es decir, la inventariación de la propiedad rural y urbana, para la determinación de la renta, la cual debe establecerse sobre las contribuciones, ya sea sobre el rendimiento bruto ó sea deduciendo los gastos de explotación para obtener el rendimiento neto.

Este último sistema ha sido generalmente adoptado entre nosotros, fijando el 8 % como impuesto predial rural sobre la renta líquida, conforme á la ley de 15 de agosto de 1880 y los varios reglamentos que se han sucedido hasta el presente. Este impuesto viene á sustituir el atrasado y primitivo sistema de diezmos y primicias que en Bolivia se observa.

Convencidos de la importancia de dar á conocer el movimiento agrario de la República, nos hemos dirigido á las autoridades políticas de los departamentos, para que se nos faciliten los datos respecto á las operaciones catastrales. Por este medio hemos llegado al convencimiento de que tan importante operación necesita una radical reforma, señalando ademas una conveniente asignación para que el catastro nuevo se levante, simultáneamente, en toda la República, dentro de un término prudencial fijado de antemano.

Los trabajos se podrían concentrar en una Dirección General del Catastro, adscrita á la Oficina Nacional de Estadística, que vigilaría las operaciones catastrales, impartiendo las instrucciones convenientes para el mayor éxito de ellas.

Solo de esta manera llegaremos á poseer un verdadero catastro, convenciéndonos al mismo tiempo de la riqueza agrícola, para determinar las bases y fijación del impuesto tanto predial como urbano.

Las cuadros hasta ahora publicados por la Oficina, se refieren tan solo á los departamentos de Cochabamba, Tarija y Potosí.—(Boletin N. ° 31, 32 y 33, correspondiente al tercer trimestre de 1902).

Posteriormente se han recibido otros datos referentes á algunos de los demás departamentos, con cuyo material se procede actualmente á la formación de un cuadro, que si no será completo, dará á lo menos una idea bastante aproximada del estado del catastro de la República.

He aquí mientras tanto, el cuadro que demuestra por departamentos el movimiento que han tenido los impuestos territorial, predial y de diezmos y primicias, en el periodo de 1900 á 1903. Este cuadro ha sido formado en vista de los Presupuestos departamentales; por consiguiente, sus guarismos son bastante aproximados á la realidad, una vez que la Oficina no conoce por no haber recibido, á pesar de reiteradas instancias, los balances y cuenta general donde consta el verdadero rendimiento de dichos impuestos.

AÑO DE 1902						
DEPARTAMENTOS		*Contribución territorial*	*Contribución predial rústica*	*Impuesto catastral, diezmos y primicias*	*Totales*	*Población rural*
Chuquisaca	Bs.	11,827.40	118,741.82		130,569.22	142,902
La Paz		203,960.36		40,000.	243,960.36	323,587
Cochabamba		148,147.60			148,147.60	247,848
Potosí		173,672.50		66,000.	239,672.50	236,976
Oruro		91,458.40			91,458.40	58,683
Santa Cruz		40,000.			40,000.	116,179
Tarija		35,000.			35,000.	50,753
El Beni						10,794
	Bs.	704,066.26	118,741.82	106,000.	928,808.08	1.187,722

AÑO DE 1903						
DEPARTAMENTOS		*Contribución territorial*	*Contribución predial rústica.*	*Impuesto catastral, diezmos y primicias*	*Totales*	*Población rural*
Chuquisaca	Bs.	11,827.90	125,763.40		137,591.30	142,900
La Paz		203,960.44		50,000.	253,960.44	323,587
Cochabamba		183,373.98			183,373.98	247,848
Potosí		173,672.50	70,745.		244,417.50	236,976
Oruro		101,346.20			101,346.20	58,683
Santa Cruz		30,000.			30,000.	116,179
Tarija		35,000.			35,000.	50,753
El Beni						10,794
	Bs.	739,181.02	196,508.40	50,000.	985,689.42	1.187,722

Estadística del movimiento de la Casa Nacional de Moneda.

Después de una paciente labor de investigaciones desde que no existen fuentes seguras de consulta, esta Oficina ha logrado formar el cuadro que manifiesta las cantidades de moneda de plata acuñadas anualmente por la Casa Nacional de amonedación, desde el año de 1825, hasta los primeros meses de 1904.

Este trabajo, que en breve ha de ser publicado, no dudo ha de prestar alguna utilidad al estudio del sistema monetario que rige en Bolivia y su desenvolmiento desde la proclamación de la República.

Los datos correspondientes á los últimos años, á partir de 1901, han sido remitidos con toda regularidad por los jefes de la mencionada casa, y los resultados que arrojan, por meses, se manifiestan en los cuadros siguientes:

Nota de operaciones en el año 1901.

Meses	Rescates		Gastos materiales	Amonedación	
	Kilógramos	*Valor oficial*		*Kilógramos*	*Bolivianos*
Enero.....	2.197,054	99,216.92	2,319.88	2.050,000	88,560
Febrero...	1.564,628	70,630.02	2,154.10		58,730.74
Marzo.....	2.424,151	109,455.43	2,475.08	2.025,000	87,480
Abril.....	2.471,021	111,632.77	905.20	349,920	
Mayo.....	2.197,9 0	99,290.86	1,904.37	1.495,660	64,610.10
Junio.....	2. 06,430	104,185.72	2,773.46	4.100,000	189,000
Julio.....	2.041,618	92,211.55	2,063,33	1.225,000	52,000
Agosto.....	1.295,397	58,487.07	2,046.01	2.125,000	91,800
Setembre...	2.370,387	107,119.62	6,605.38	2.575,000	111,240
Octubre....	1.387,796	62,655.94	2,729.38	2.100,000	90,720
Noviembre.	284,730	12,812.85	1,695.25	450,000	20,520
Diciembre.	562,310	25,303.95	2,803.21	690,000	30,240
	21.101.442	953,002.60	30,474.65	19.185.580	885,820.84

Nota de operaciones en el año 1902.

Meses	Rescates		Gastos materiales	Amonedación	
	Kilógramos	*Valor oficial*		*Kilógramos*	*Bolivianos*
Enero	1.255,779	56,690.50	2,103.04	1.350	58,320
Febrero	1.056.695	47,735.57	1,632,91	2,550	51,840
Marzo	167,670	7,545.15	2,457.11	225	9,620
Abril	1.660,012	83,982.40	2,448.07	700	30,240
Mayo	1.542,712	69,694.85	2,007.59	69 (1)	69,120
Junio		150,660.66	2,509.52		77,860
Julio	1.503,439	67,905.24	1,918.73		56,920
Agosto	1.387,327	62,581.93	1,717.12	1,875	81,000
Setiembre	2.078,400	95,857.54	2,325.42	2,075	89,640
Octubre	1.547,798	69,915.74	1,946.11	2,050	88,560
Noviembre	1.330,621	60,129.59	2,090.80	1,400	60,480
Diciembre	2.405,423	108,711.44	43,750.42	2,150	92,880

Nota de operaciones en el año 1903.

MESES	RESCATES		Gastos materiales	AMONEDACION	
	Kilógramos	Valor oficial		Kilógramos	Bolivianos
Enero	1.735,902	78,400.88	2,636 10	2,250	97,200
Febrero	1.277,540	57,689.36	1,797.44	1,525	66,507
Marzo	2.072,529	93,648.10	2,007.34	6,075	100,004
Abril	2.270,781	102,565.67	2,423,98	1,870	80,438
Mayo	1.634,635	73,858.26	2,185.55	1,800	78,264
Junio	1.020,728	46.073.12	1,474 79	1,550	67,394
Julio	2.066,104	93,308.21	2,423.21		37,619
Agosto	1.196,220	53,962.71	1,924.36	1,675	72,829
Setiembre	1.714,292	77,450.66	1,993.29	1,925	83,699
Octubre	869,865	39,260.86	1,163.07	1,050	45,654
Noviembre	1.492,310	67,401.01	1,516.01	1,600	69,568
Diciembre	1.836,704	82,976.58	2,166.08		82,000
	19.187,610	866,595.42	23,711.22	21,320	881,176

Nota de operaciones en los cinco primeros meses del año 1904.

MESES	RESCATES			AMONEDACION	
	Kilógramos	Valor oficial	Gastos materiales	Kilógramos	Bolivianos
Enero	1.367,986	61,797.79	1,245.97	988. 800	
Febrero.....	799,890	36,112.55	1,621.77	1,600. 000	42,993
Marzo.....	2.204,798	99,548.34	2,302.73	1,750. 000	69,568
Abril.....	704,466	31,883.28	1,382.92	570. 000	76,090
Mayo.....	1.727,915	78,071.25	2,311.98	2,600. 000	6,522
					86,964
	6.805,055	307,413.21	8,865.37	6,908. 800	282,137

Estadística del Estanco de alcoholes.

El gerente de la compañía Recaudadora de alcoholes, ha seguido remitiendo la razón mensual del movimiento de aquella oficina, sobre cuya base se ha formado el cuadro estadístico correspondiente al año último.

Para que se pueda apreciar el desenvolvimiento de este importante ramo de la hacienda pública, anoto á continuación los datos numerosos que, en resúmen arrojan los cuadros de los últimos años.

1901

Meses	Número de cajas	
	Internadas	*Vendidas*
Enero ...	3,853	4,758
Febrero	5,676	4,640
Marzo	4,401	2,711
Abril	4,085	3,262
Mayo	6,314	3,864
Junio	3,119	5,028
Julio	785	4,230
Agosto	3,935	5,932
Setiembre	3,336	5,240
Octubre	6,352	5,066
Noviembre	4,707	3,409
Diciembre	6,706	5,514
	53,269	53,654

1902

Meses	Número de cajas	
	Internadas	*Vendidas*
Enero	4,481	5,345
Febrero	4,852	3,455
Marzo	6,666	3,141
Abril	5,414	3,588
Mayo	3,592	4,551
Junio	2,697	3,731
Julio		5,369
Agosto		5,392
Setiembre		5,949
Octubre		5,181
Noviembre		3,529
Diciembre		5,363
	27,702	54,594

Número de latas vendidas

En 1903		*En 1904*	
Enero	5,380	Enero	4,473
Febrero	5,160	Febrero	4,411
Marzo	3,410	Marzo	2,887
Abril	3,790	Abril	3,321
Mayo	3,714		
Junio	4,339		
Julio	4,929		
Agosto	5,969		
Setiembre	5,007		
Octubre	5,600		
Noviembre	4,965		
Diciembre	6,314		
	58,577		

Estadística electoral.

Se ha ideado también la confección de un trabajo que puede ser de grande importancia para el porvenir.

Me refiero á la estadística del movimiento electoral efectuado en la República, el 2 de mayo último, para la renovación del Poder Ejecutivo.

Con este objeto, y con el fin de hacer figurar en el cuadro proyectado, los datos oficiales y auténticos, emanados de las respectivas juntas electorales, se ha dirigido la circular de 2 de mayo último, solicitando copias de las actas de escrutinio de los diversos distritos electorales de cada Departamento, así como las cifras del número de inscritos en cada uno de ellos.

Reunidos que sean todos los elementos que se esperan, se formará el cuadro mencionado y puesto á disposición del Ministerio de Gobierno con la mayor oportunidad

Estadística financiera.

Conforme al plan trazado y del que ya tuve la honra de dar conocimiento á ese Ministerio en mi informe del año anterior, se vienen allegando los documentos que han de servir de base para la facción del cuadro general de ingresos y egresos municipales de la república, correspondiente al año 1903, en forma igual á la de 1902.

Hasta hoy se han recibido buenos resultados, y en breve tiempo más espero dar cima á este importante trabajo.

Informaciones estadísticas varias.

Por lo demás, esta Sección de la Oficina ha atendido con la oportunidad y precisión que le han sido posibles, á todos los pedidos de informes y datos que le han sido dirigidos, tanto por los altos poderes del Estado y las diversas oficinas públicas, cuanto por las Legaciones y Consulados nacionales y extranjeros, aún por personas particulares que han concurrido á la Oficina en demanda de determinados datos.

Así mismo, ha llevado á cabo una serie de informaciones estadísticas, sobre diversos ramos de la administración, las mismas que se encuentran publicadas en los diversos números del Boletín de la Oficina; y actualmente se ocupa en reunir y compilar los datos é informes, que deben figurar en la «Reseña geográfica y estadística de la República», que precederá á los resúmenes y clasificaciones del censo nacional.

Sección de Propaganda Geográfica.

Esta sección ha dado cima á importantes trabajos y aumentado el número de sus relaciones en el extranjero, á la vez que el de sus canjes de sus publicaciones, particularmente con nuevas Sociedades científicas y geográficas, que son otros tantos órganos para irradiar la publicidad en favor de Bolivia.

Siguen no interrumpidas nuestras ya antiguas relaciones con las Sociedades Geográfica de Londres, Edimburgo, Manchester, Paris, Madrid, Roma, Lisboa, Viena, Ginebra, Bruxelles, etc., etc., en Europa; con las de Lima, Rio de Janeiro, Instituto Geográfico Argentino, Museo de La Plata, en nuestra América Meridional. Los institutos Geográficos de Tokio, en el Japón; y varias de las Naciones Europeas en sus colonias, han establecido relaciones con esta Oficina Nacional, la cual no puede menos que aceptar todo concurso en cuanto se refiere al incremento de la ciencia y á la solidaridad en el progreso humano.

De este intercambio y correspondencia sobre especiales puntos, muy frecuentes son las noticias y conferencias que consagran los boletines de las Sociedades Geográficas del Extranjero sobre Bolivia. La Real de Londres, que es la que goza del más merecido prestigio y dá la norma á todos sus congéneres, es la que más particularmente y en forma séria se ocupa de Bolivia, cual lo demuestran los varios numerosos trabajos que tenemos traducidos y publicados en los Boletines de la Oficina y en los de la Sociedad Geográfica, que presido, y, cuando ello ha sido necesario, en especial folleto.

Esta colaboración indirecta ha servido de mucho para que nuestro país sea conocido fuera, y provoque el envío de Misiones Científicas, como las que hemos tenido el honor de recibir en el pasado año de 1903, y las que en la actualidad recorren y estudian nuestro territorio. Completando lo que dije en mis anteriores informes, juzgo útil consignar el progreso y resultados alcanzados por tales exploraciones en nuestro país.

Misión Científica Francesa.—Como dije en mi anterior informe, esta Misión fué organizada bajo los auspicios y dirección de los señores G. de Crequi Montfort y E. Sénéchal de la Grange. Los Ministros de Instrucción Pública y de Negocios Extranjeros de Francia juzgaron conveniente darle un carácter oficial.

Los dos arriba nombrados fueron los Jefes del grupo expedicionario compuesto del señor Jorge Courty, agregado del Museo de Historia Natural de Paris; el señor J. Guillaume, agregado del servicio antropométrico de la Prefectura de Paris; el señor Neveu Lemaire, preparador en la Facultad de Medicina de Paris; y el señor J. Bastide, posteriormente agregado al personal, como ingeniero de la Compañía Huanchaca de Bolivia.

El objeto de esta Misión era recoger colecciones etnográficas, antropológicas, zoológicas. Además tenía que hacer el estu-

dio geográfico de nuestro país, y uno de sus miembros fué peculiarmente designado para allegar los documentos fisiológicos tocantes á la vida en las grandes altitudes.

Antes de constituirse esta Misión en Bolivia, después de desembarcar en Buenos Aires, su personal atravesó la República Argentina y una parte de Chile, formando en dichos países importantes colecciones; pero el campo especial de sus estudios ha sido la región de las altas mesetas bolivianas, que recorrieron durante algunos meses.

El señor Courty, encargado de la geología, recorrió durante la primera parte de su viaje, la región situada entre Calama y Uyuni. Estudió los salitres comunes existentes en esos parages, y después de haber hecho la ascensión del volcan San Pedro, encaminóse á la región de Lipez, donde hizo acopio de datos sobre la geología de dicha comarca.

El señor Guillaume, encargado especialmente de la parte antropológica y antropométrica, dedicóse, tanto en Pulacayo como en esta ciudad de La Paz, á recoger numerosos documentos concernientes á los indígenas aymarás y quichuas. Tales documentos consisten en fotografías, tomadas en una escala dada y en medidas antropométricas verificadas según el sistema de Bertillon, y que, al regreso de la expedición á Francia, permitan hacer un estudio hasta cierto punto completo sobre ambas razas, ó agrupaciones. El mismo señor Guillaume, gracias á la buena voluntad del Primer Jefe y del Director de la banda del batallón «Independencia» 2.° de línea, ha podido registrar en el fonógrafo numerosos aires ó trozos de música nacionales, que tendrán en Francia bastante interés bajo el punto de vita etnográfico.

El señor A. de Mortillet, encargado de los estudios arqueológicos y etnográficos, recorrió nuestro país de Sud á Norte, desde Jujuy hasta el Lago Titicaca, pasando por Tarija, donde como era de suponerse, acopió buen caudal de fósiles y antigüedades. Ya aquí visitó las ruinas de Tiaguanaco, cuyo plano levantó con la cooperación del señor Bastide. Las colecciones que consigo ha llevado esta sección en cuanto á la etnografía moderna, son importantes y abundantes, recogidas en su extenso itinerario.

El señor Neveu Lemaire, después de haber practicado en Pulacayo varias observaciones fisiológicas en relación á la altitud, hizo en consorcio con los señores Guillaume y Bastide,—éste como agregado para la parte topográfica,—la exploración del lago Poopó. Como fin y remate á esta interesante exploración, el señor Neveu Lemaire, recorrió el Lago Titicaca, á bordo del vapor «Yavari». Dicha exploración duró diez días, y los estudios han consistido en sudages y dragages, que servirán de elementos para formar la carta batimétrica del Lago, rectificando sus contornos, y para analizar las muestras del fondo, que han sido tomadas á más de doscientos metros de profundidad.

El señor Neveu Lemaire en las regiones por él visitadas, ha recogido numerosas colecciones zoológicas y botánicas, que serán objeto de especial estudio al regreso á su país.

Ese Ministerio tiene cabal conocimiento de las excavacio-

nes y estudios que se propuso hacer el señor Courty en las ruinas de Tiahuanaco. De las colecciones por él formadas, el Museo de Historia Natural de esta Oficina Nacional, recibió la parte que por convenio con ese Despacho estaba obligado á entregar dicho explorador.

Debo hacer constar que esta Misión, mientras residió aquí, ha recibido todo el apoyo que podía prestarle la Repartición de mi cargo, en la forma de buenas colecciones de publicaciones, copia de documentos cartográficos—especialmente del Lago Titicaca y su hoya, etc. Asimismo, por encargo recibido de la Compañía Huanchaca, obtuvimos el vapor «Yavari», que facilitó la exploración á que últimamente me he referido.

Expedición Sueca.—El Baron Erland Nordenskiöld, como lo consigné en mi anterior informe, ya habia explorado, en 1902, la Provincia del Gran Chaco y los campos aluviales de Tarija, tan ricos en restos paleontológicos. No hace muchos meses, desde Estocolmo y con competente personal que le presta su colaboración, vino á esta ciudad, donde encontró cordial acogida y el decidido apoyo del Gobierno, así como el que, para el mejor éxito de su misión, han podido prestarle esta Oficina Nacional y la Sociedad Geográfica que presido.

Los resultados de la primera expedición, ya son conocidos y apreciados en su justo valor, por los institutos geográficos y científicos de todos los países.

Hoy las labores de esta misión se llevan á cabo en otro campo especial y fecundo para la indagación zoológica y botánica, que forman el programa del señor Barón Nordenskiöld: la Provincia de Caupolicán. Es allí donde, en la actualidad, se verifican interesantes estudios para nuestra historia natural. Ha venido el personal expedicionario provisto de copioso material, que le permita llevar á cabo su noble propósito, y creo que los resultados serán de mucho provecho para la ciencia y para lo que á Bolivia atañe.

Misión científica alemana.—No hace mucho recibimos, aquí, la visita de esta misión, á cargo del eminente geólogo doctor Steinmann.—Su carácter fué oficial: pues el Gobierno del Gran Ducado de Baden fué quien proveyó á sus gastos.

El doctor Steinmann fué agraciado con el legado dejado por el Barón de Humboldt, como el más notable geólogo alemán, que debía continuar la obra de aquel eminente sabio en nuestra América. Aunque de corta duración, pero no la primera, esta expedición ha regresado á Alemania, de donde nos hará conocer sus últimos resultados sobre sus estudios geológicos y topográficos, á que estaba circunscrito su programa.

Expedición á Caupolicán en 1901 y 1902.—A fines del año próximo pasado hicimos conocer en «El Comercio», de esta ciudad, el estudio que de ese vasto territorio hizo el doctor Juan Guillermo Evans, en compañía de los señores Watney, Turle y Willams. Esta comisión fué enviada con tal objeto por el grupo financiero é industrial formado por Sir Martin Conway, concesionario que era de quince mil millas cuadradas de tierras en la

mencionada región. El doctor Evans dió lectura de su trabajo ante la Real Sociedad Geográfica de Londres y con la concurrencia de nuestro Plenipotenciario y varios ilustres personajes y exploradores, en junio de 1903. Tuvo la atención de enviarnos su publicación en pruebas de la primera corrección, de la cual hicimos nuestra versión, que acabamos de reproducir, con las numerosas correcciones y adiciones que el autor hizo á su propio trabajo, agregando al texto definitivo nuevas notas manuscritas. El Boletín de esta Oficina, que actualmente se pone en circulación consigna los resultados y observaciones de indiscutible mérito, recogidos por este competente expedicionario. Creemos que para el reconocimiento del terreno, esta exploración trae mucha luz y una información que tiene que tomarse en cuenta al ocuparse de la labor que lleva á cabo el geólogo del Gobierno, señor Dereims, cuyos trabajos hemos publicado á medida que ese Ministerio nos los ha comunicado.

Misión del señor Karl Fiebrig.—Este explorador enviado por el Gobierno alemán y, como todos auxiliado y recomendado por el Gobierno Nacional, ha hecho buenos y detenidos estudios sobre la flora de nuestro Chaco; y de allí ha estado en constante comunicación con la Oficina de mi cargo. Ha solicitado las publicaciones hechas por esta Repartición y otras más, que se le han enviado con particular interés, por cuanto, no obstante el mérito intrínseco de estos especialistas, otras fuentes de consulta sónles útiles é ilustrativas.

Por la relación que acabo de hacer, se vé que Bolivia ha despertado, cual lo merece, la atención del mundo científico de fuera del país. En ello gana la ciencia geográfica, la historia natural, que se enriquece con nuevos elementos cual lo ha atestiguado ya el doctor Evans en su conferencia; y nosotros lograremos entregar, acaso en poco tiempo más, tesoros inexplotados de nuestro suelo, que serán fuentes de riqueza nacional, cuando venga la colonización y el capital, que en el Viejo Mundo no se presenta tan remunerado como en estas privilegiadas regiones.

Como complemento á este estudio y propaganda en nuestro favor, frecuente es la correspondencia é información que se solicita de esta Repartición, por especialistas é instituciones de los países vecinos y otros del Extranjero. Es así como, para llenar esta parte de nuestro plan, contamos para especiales estudios, con los Jardines Botánicos de Kew, próximos á Londres; con la Sección de Ensayos Zoológicos y Botánicos del Ministerio de Industria de Chile, á cargo del profesor don Federico Albert; con el Museo de Historia Natural de Valparaíso, cuyo sabio director es el señor Carlos E. Porter; con el botanista don Cristóbal M. Hicken, en Buenos Aires, hace algún tiempo huésped nuestro en esta ciudad, y quien prepara con lo que ha observado y las fuentes que en su poder hemos puesto, un estudio especial sobre la botánica boliviana. El Profesor J. A. Dominguez, Director del Museo de Farmacología, de la Facultad de Ciencias Médicas de Buenos Aires, es otra de las valiosas relaciones con que contamos, y hemos absuelto ya varias de sus informaciones pedidas so-

bre la *Chinchilla*, roedor andino, sobre las quinas bolivianas, etc.

Nuestra investigación particular allega también nuevos elementos para el estudio del país, siendo un deber de patriotismo citar al doctor J. Benjamín Burela, dedicado á nuestra historia natural en el Departamento de Santa Cruz, quien con ahinco y verdadero talento nos presta su contingente en esa hermosa región: varios é importantes son los objetos con los cuales á menudo se enriquece nuestro Museo Nacional, establecido en esta Repartición que dirigimos, con la especial circunstancia que algo de eso nos ha servido para satisfacer informes pedidos del extranjero, cual acaba de ocurrir respecto á las *Almejas* de los ríos del Oriente y Sudeste de la República. Tal informe fué pedido por nuestro Consulado General en París —para una Compañía europea que desea hacer la explotación de ese molusco en el río Pilcomayo, pensando para el efecto traer los elementos de navegación y cuantos sean necesarios.

Fuera de varios datos absueltos en el ramo de geografía nacional, hemos prestado también un especial informe sobre las ventajas que reportarían un camino carretero entre la frontera Argentina y la ciudad de Santa Cruz y la facilidad de construir un ferrocarril en la misma zona.

Movimiento de Publicaciones y canges internacionales.

Teniendo como teníamos que llenar muchos vacíos en lo que concierne á los varios ramos de la estadística y conocimiento geográfico del vasto territorio de la República, nuestras labores se han repartido con incesante afán entre la pesquisa de la información pertinente al objeto y la publicidad de lo mucho que se hallaba preparado. Desde el anterior informe pasado á ese Despacho, hé aquí los trabajos que hemos dado á la circulación:

1.°—«Sinopsis Estadística y Geográfica de la República de Bolivia». Tomos II y III, en 8.°, de p. p. II×329×VII y 339 respectivamente.

El tomo III dá fin á este útil repertorio administrativo, de consulta general y para la información en los países del extertor. La Oficina de las Repúblicas Americanas, situada en Washington y creada por la Conferencia Panamericana, tiene ya preparada una edición de esta obra en la lengua inglesa y en un número de 1,600 ejemplares, con grabados, mapa, etc., que verá la luz pública hasta fines del corriente año. Ello será de profícuos resultados para los países anglo sajones y anglo americanos, cuya concurrencia industrial á Bolivia no puede dejar de realizarse, y hecho que ya se ha iniciado.

Dicha Oficina Internacional, cuyo miembro honorario correspondiente es el informante, ha manifestado su complacencia

ploración tan frecuente, por medio de misiones científicas ó con algún propósito industrial, juzgamos que sería más eficaz nuestra propaganda, creando un Museo de esta naturaleza, cual el que, aunque en sus comienzos, nos dá resultados prácticos. Para hacerlo completo, en cuanto sea posible, ponemos todo empeño en obtener nuevos objetos de los tres reinos de la naturaleza, ya sea recurriendo á las autoridades constituídas en cada Departamento de la República; ya sea á personas particulares que puedan satisfacer nuestros pedidos, con un fin determinado.

Nuestras colecciones serán útiles, así mismo, para la enseñanza de la historia natural en los Colegios de esta localidad; como igualmente, podrán servir de base para cuando Bolivia tenga que concurrir á alguna Exposición Universal, cual á la de Lieja, en Bélgica, á que acaba de ser invitado nuestro Gobierno.

Creemos que en tal sentido y dadas las dificultades que á menudo se presentan siendo la primordial la de las largas distancias; sólo un acopio anticipado de los productos y materias primas de nuestro suelo, podrán hacer que nuestra concurrencia sea eficaz para los fines utilitarios que esos certámenes de las industrias modernas se proponen.

Ultimamente hemos recibido el patriótico ofrecimiento de la Compañía Huanchaca de Bolivia, de enviarnos una buena colección mineralógica de esa rica región. Esperamos remesas de otros puntos de la República, á donde hemos dirigido pedidos especiales.

Muchas de las materias recibidas como el kaolin, que hemos hecho extraer de varios puntos de este Departamento, hánse analizado y probádose en su aplicación industrial, como el que los Padres Salesianos han verificado para la fabricación de la porcelana, con dicha materia prima.

En el Departamento de Santa Cruz se han descubierto nuevas variedades de goma elástica, de especial naturaleza, cuyo ensaye hemos encomendado á los Reales Jardines de Kew, por medio de nuestro Encargado de Negocios en Londres. Pronto tendremos el resultado de la clasificación del nuevo producto, dada la buena voluntad con que hemos sido siempre atendidos por el referido establecimiento.

Local de la Oficina.—Desde hace dos años funciona esta Repartición en local alquilado, mediante contrato celebrado con el propietario doctor Marcelino Adrián, por el canon mensual de ciento cincuenta bolivianos. En pocos días más fenecerá el término estipulado en la anterior locación, pero el informante ha vuelto á renovar el contrato de arrendamiento por dos años más, obteniendo una rebaja de veinte bolivianos mensuales.

Dado el incremento que vá tomando esta Repartición de mi cargo hácese necesario que posea un local propio y adecuado á las múltiples labores de su incumbencia. Aparte de que continuamente es visitada por extranjeros que vienen á estudiar el país, indagando sus fuentes de riqueza natural é industrial, tiene ya en iniciación la formación de un Museo de Historia Natural, para cuyo conveniente establecimiento y clasificación científica de

sus muestrarios ó ejemplares destinados al palpable conocimiento del país, necesita especiales compartimientos, que sólo en un edificio propio se puede establecer. Los primeros contingentes que se han recibido para tal objeto permanecen encajonados, por falta de espacio en su actual local.

A fin de obviar este inconveniente, es de urgente necesidad que ese Ministerio, procure obtener de la Legislatura próxima á reunirse, una asignación de cuarenta mil bolivianos (Bs. 40,000), destinados á la adquisición de un edificio especial y su conveniente adaptación y dotación del mobiliario respectivo á los compartimientos en que tiene que dividirse; tales son: el archivo, la biblioteca, el Museo de Historia Natural en diversas secciones y el Salón Geográfico que cuenta con un considerable número de mapas de importancia actual para el país.

Fondos de la Oficina.—Las dos asignaciones que cuenta esta Repartición, es decir Bs. 6,000 para publicaciones y Bs. 600 para gastos de escritorio, son invertidas con toda religiosidad en el objeto á que están destinados.

Hace pocos días que se ha elevado á ese respetable Despacho la cuenta documentada de todos los gastos efectuados en el año de 1903, cuya aprobación aun está pendiente. Ella no se ha podido elevar más antes, como era de costumbre, á causa de que la liquidación de las cuentas dependía de la total cancelación de las asignaciones mensuales por el Tesoro Nacional, donde se retrasó el pago de los últimos presupuestos, con los cuales se ha cancelado ya todas las cuentas tanto de publicaciones como de gastos de escritorio, cuyos comprobantes debidamente visados por esta Dirección se han puesto en conocimiento de ese Ministerio, juntamente con la cuenta general respectiva.

*
* *

Una de las innovaciones que por el momento se impone, en razón de que la Oficina de mi cargo es la fuente consultiva de la alta administración del Estado, y también por la importancia que ha adquirido en el mundo exterior, absolviendo todo género de consultas y datos que se le piden continuamente; es, cambiar la actual denominación que tiene, con la de: «Dirección General de Fomento y Estadística». Este título sería el más conveniente, á los importantes fines que tiene que llenar esta Repartición, pues, que, sus informaciones se refieren á todos los ramos de la administración pública del país, y su propaganda abarca también sobre todas las fuentes de riqueza natural del país.

En este sentido insinúo al señor Ministro se sirva acceder á esta última parte de mi informe, dictando las disposiciones que sean del caso.

La Paz, junio 28 de 1904.

M. V. Ballivián.

INFORME ANUAL
que el Director General de Correos y Telégrafos doctor Víctor E. Sanjinés presenta al señor Ministro de Gobierno y Fomento sobre los servicios postal y telegráfico en el año de 1903 á 1904
La Paz.

Dirección General de Correos y Telégrafos.—La Paz, 30 de junio de 1904.

Al señor Ministro de Estado en el Despacho de Gobierno y Fomento.

Presente.

Señor Ministro:

Conforme á una atribución reglamentaria y en cumplimiento de la orden que se ha servido usted comunicarme en su respetable oficio de fecha 1.° del actual, tengo el honor de elevar á su ilustrada consideración el presente Informe Anual, que comprende el movimiento económico y administrativo de los ramos de Correos y Telégrafos en el año corrido desde el 30 de junio de 1903.

CORREOS.

Servicio externo

Oficina Internacional

Los gastos ocasionados en el sostenimiento de la Oficina Internacional de Berna durante el año pasado, alcanzan á la suma de fr. 98,199.75 cts. Añadida á esta cifra la de fr. 27,096.25 cts. destinada al monumento conmemorativo de la Unión Internacional y la proveniente de otros gastos extraordinarios, se ha-

ce un total de fr. 132,636.55 cts., que ha sido distribuido entre los diversos paises de la Unión Postal, conforme al artículo XXXIV del Reglamento de orden y detalle para la ejecución de la Convención principal; correspondiendo á Bolivia, como á país de 6.ª clase, la cuota de fr. 609 que la Dirección General ha remitido á la Oficina Internacional en letra contra el «Comptoir National d'Escompte de Paris» el día 9 del corriente mes.

Adhesión á la Unión Postal.—Ejecución de nuevos servicios especiales.

Nuevas oficinas de correos incorporadas á la Unión Internacional, se han establecido por el Imperio Alemán en Nanking, Itschang y Tschingtschoufu (China); por la Administración Francesa en Fou-Tchéou (China); por la Gran Bretaña en Chefoo (China) y por la Rusia en Ourounmtzi: todas ellas han sido incluídas en el § 1.° del artículo XL del Reglamento de la Convención principal.

La Oficina Internacional ha comunicado las siguientes adhesiones á los Acuerdos de Washington sobre servicios especiales:

Montenegro y las Colonias Británicas de Mauricio, Seychelles, Sierra Leona, Costa de Oro, Granada, Santa Lucía, San Vicente, Nigeria del Sud, Honduras y Chipre, al Arreglo relativo á valores declarados;

Persia y Colombia á la Convención referente á encomiendas, quedando autorizadas las Colonias Portuguesas de la India y Timor á ejecutar el mismo servicio; y

Portugal comprendiendo las Azores y Madera al Acuerdo concerniente á suscripciones de periódicos.

Las relaciones de la Unión Postal se han ensanchado con la incorporación de los Protectorados Británicos de la Nigeria del Sud y del Somaliland que se han adherido á la Convención principal de Washington de 15 de junio de 1897 y á su Reglamento de detalle fijando las siguientes equivalencias monetarias:

Nigeria del Sud: 2 ½ pence por 25 céntimos.
1 penny por 10 id.
½ penny por 5 id.
Somaliland: 2 ½ annas por 25 céntimos.
1 anna por 10 id.
½ anna por 5 id.

Congreso de Roma

Por razones de oportunidad y á causa de circunstancias im-

previstas, la apertura del Congreso Postal de Roma, que se fijó para el 21 de abril del corriente año, ha sido postergada por el Gobierno italiano para igual fecha de 1905. Como trabajo preliminar destinado á esta importantísima Asamblea, la Oficina Internacional ha publicado en grueso volumen las proposiciones de modificación de las Convenciones, Acuerdos y Reglamentos vigentes y los proyectos de resolución que le han sido dirigidos por los diversos países de la Unión. Figuran entre ellos varios asuntos que se rozan de inmediato con los intereses de las naciones sudamericanas, haciéndose necesaria por consiguiente la presencia de un representante de Bolivia en las deliberaciones del próximo Congreso Postal, para el cual han sido designadas ya por otros países sus más encumbradas notabilidades en el ramo.

Encomiendas Internacionales.

Cada día se acrecienta más el intercambio de encomiendas internacionales con Chile y por su intermedio con los países de la Unión Internacional.

Durante el pasado año en las oficinas de cambio de Oruro y Uyuni se han recibido 2,548 encomiendas con un peso total de 5,405 kilos 368 gramos, y se han expedido 424 encomiendas con 659 kilos 408 gramos de peso, con un valor declarado de Bs. 3,423, que han producido por razón de franqueo Bs. 539.39.

Haciendo la distribución de este total, con relación á las oficinas de que proceden y á que están destinadas las encomiendas, se obtiene el siguiente resultado:

Recepción.	*Oficinas.*	*Expedición.*
921	La Paz	241
322	Chuquisaca	34
285	Cochabamba	19
188	Potosí	10
488	Oruro	89
28	Santa Cruz	1
79	Tarija	2
229	Uyuni	28
11	Beni	

Las cifras más altas de este intercambio internacional corresponden á Chile, de donde se han recibido 1,408 encomiendas por 339 expedidas y, después de este país, por su orden, á Alemania, Francia, Estados Unidos y el Perú.

Nuestras cuentas por este servicio, correspondientes á 1903, dan un haber para Bolivia de fr. 595 y de fr. 236.50 para Chile, arrojando un saldo de fr. 358.50 en favor de nuestra Administración que, sumado con el de fr. 127.75 cts. resultante al 31 de diciembre de 1902, arroja un total de fr. 486.25 cts. que nos adeuda la Administración chilena.

Una última comunicación del señor Director General de Correos de Chile, fechada á 28 del pasado mes, pone en mi cono-

tiempo, se sirviera indicarme el día desde el cual podríamos poner en ejecución la Convención y Reglamento relativos. Me es sensible expresar que, hasta el presente, no he recibido contestación alguna, quedando en consecuencia, aplazado este importante Acuerdo llamado á dar mayor ensanche á nuestras comunicaciones postales con aquella República.

Por desgracia, esta situación perjudica notablemente no solo á nuestras relaciones con el Perú, sinó también al intercambio de encomiendas entre Bolivia y los Estados Unidos de América, que debe hacerse por intermedio de la oficina de Mollendo, según el artículo XIII de la Convención de 30 de noviembre de 1901, á causa de que la Administración peruana mantiene su negativa á dar curso á las encomiendas que se expiden de las oficinas bolivianas con destino á la Gran República del Norte.

Giros postales internacionales.

Imponíase, como necesidad inaplazable, el establecimiento del servicio de giros internacionales entre Bolivia y los países del exterior, ventajosamente iniciado desde hace dos años con los Estados Unidos de América, á fin de dar mayor amplitud al intercambio de encomiendas internacionales, y prestar nuevas facilidades á las pequeñas transacciones del comercio.

Con este objeto, el Supremo Gobierno expidió el decreto de 6 de marzo del año pasado, por el cual se declaró la adhesión de Bolivia al Convenio especial sobre este servicio, suscrito en Washington en 15 de junio de 1897. Sentada esta base fundamental, la Dirección General se preocupó por su parte, de buscar los acuerdos complementarios indispensables para su inmediata ejecución entre los diversos países de la Unión; habiendo obtenido un satisfactorio resultado con la República de Chile, mediante el Acuerdo firmado en Santiago con el Director General de Correos de aquella República, el día 21 de febrero último.

Este Acuerdo, el Convenio especial de Washington y su Reglamento de detalle que le sirven de base, las disposiciones reglamentarias é instrucciones trasmitadas por la Dirección General á las Administraciones de Correos de la República, para la correcta ejecución del nuevo servicio y los respectivos anexos, se registran en el folleto publicado últimamente de orden suprema y distribuído con profusión á todas las oficinas públicas para cabal conocimiento de la materia.

Conforme al referido Acuerdo de Santiago, ha principiado á ejecutarse el intercambio de giros con la mencionada República, desde el día 1.° del pasado mes, pudiendo confiarse en que su realización correcta ofrecerá al país los ventajosos resultados que se esperan.

Además de la Administración Principal de La Paz, constituída en oficina internacional de cambio para el envío y recepción de los giros postales con Chile, se ha autorizado sólo para la expedición á las Administraciones de Oruro y Uyuni, que, por

razón de estar situadas sobre el ferrocarril de Antofagasta y por la competencia que distingue á sus respectivos jefes, pueden desempeñar satisfactoriamente este rol, tratándose de los Departamentos del centro y sud de la República.

Con la República Francesa, cuya Administración fué una de las primeras en manifestar á la de mi cargo, su deseo de establecer con Bolivia un intercambio directo de giros postales, estamos próximos á concluir el Convenio relativo, conforme al proyecto que le remití por correo de 26 de mayo anterior, sobre bases discutidas y aceptadas con S. S. el Encargado de Negocios de aquella República.

Si, como es de esperar, es aceptado y suscrito dicho proyecto por la Subsecretaría de Estado de Correos y Telégrafos francesa, este nuevo servicio podrá realizarse desde el 1.° de noviembre próximo.

El cambio de giros con los Estados Unidos de América sigue desarrollándose en las más satisfactorias condiciones.

Durante el segundo semestre de 1903 y el primer trimestre del corriente año, se han expedido 11 giros oficiales y 40 particulares con un valor de dollars 1,417, equivalentes á Bs. 4,502. 40 que, sumados con Bs. 24.44 por derechos de comisión al 2 %, hacen un total de Bs. 4,526.84 que han sido depositados en el «Banco Industrial»; y se han recibido 4 giros por dollars 73, abonados á los destinatarios con Bs. 219.20.

Nuestras cuentas por razón de este servicio, llevadas con toda regularidad, se liquidan trimestralmente, quedando á favor de los Estados Unidos, al 31 de marzo del corriente año, un saldo de dollars 943.43 cts., á cuenta del cual se ha remitido el 21 de abril último, la suma de dollars 500, conforme al artículo XVII de la Convención de 20 de junio de 1901.

Las cuentas del segundo trimestre se liquidarán, como es consiguiente, después del 30 del mes en curso.

En oficio de 8 de enero último, comuniqué á ese Ministerio los satisfactorios resultados del balance con que esta Dirección General cerró sus cuentas con Estados Unidos al 31 de diciembre del año pasado, según el cual se obtuvo una utilidad líquida de Bs. 580.25, proveniente de intereses sobre depósitos en el Banco, derechos de comisión y diferencia de cambio sobre giros emitidos y compra de letras para reembolsar á Estados Unidos, debiéndose principalmente tan halagüeño resultado á la independencia con que, bajo la inmediata acción de esta Dirección General, se desenvuelve este importante servicio, conforme á las previsoras disposiciones del Supremo Decreto de 8 de abril de 1902, sin que el Tesoro Nacional hubiera erogado un solo centavo, ni aún para

cubrir los primeros giros recibidos en el país, como estaba ordenado en el artículo 6.° del citado decreto.

La utilidad obtenida, así como la suma correspondiente al saldo adeudado á dicho país hasta la presente fecha, se encuentran depositadas en el referido Banco para cubrir los giros de aquella nación y para cancelar nuestros saldos.

Derechos por tránsito marítimo.

En 23 de diciembre último, se envió á la Dirección General de Correos de la República Argentina, en letra á cargo del «Comptoir National d'Escompte de Paris», la cantidad de fr. 6,478.70 cts., á que alcanzaba nuestro adeudo por derechos de tránsito de correspondencia expedida al exterior por intermedio de las oficinas argentinas, durante los años 1899, 1900, 1901 y 1902. Sólo se debe lo referente á 1903, cuyas cuentas no se han recibido aún.

En mi anterior Informe Anual hice constar que se habían remitido al Perú, en 22 de setiembre de 1902, fr. 12,462.60 cts., en cancelación de nuestro adeudo por derechos de tránsito marítimo, hasta el 31 de diciembre de 1900, según cuentas enviadas por la Dirección General peruana y aceptadas, después de algunas observaciones, por la de mi cargo.

Esperaba recibir directamente las cuentas correspondientes á los años 1901 y 1902 en la misma forma que se me habían enviado las de los años anteriores, en observancia de lo dispuesto por los artículos 4.° y 17.° de la Convención principal de Washington y por el artículo XXXII, § 2 de su Reglamento de orden y detalle; mas, en noviembre del año pasado se me dió conocimiento de la reclamación introducida por el Excmo. Representante del Perú ante el Ministerio de Relaciones Exteriores, solicitando el abono de fr. 10,306.09 cts. que la Dirección General de Correos de aquel país cobraba por derechos de tránsito de 1901, 1902 y 1903. Sorprendido por tal solicitud en que se exigían sumas aún no reconocidas por el año 1903 que no había fenecido, expuse ante ese Ministerio en oficio de 23 de noviembre las razones por las cuales la Dirección General, en cumplimiento de su deber, se reservaba dar curso á este asunto, después de que las cuentas respectivas le fueran enviadas en debida forma, haciendo constar que estaba dispuesta á gestionar su pago por el Tesoro Nacional, tan pronto como fueran visadas y aprobadas.

Ultimamente, he recibido con gran retraso un oficio del señor Director General de Correos del Perú, datado á 6 de abril, con el que me remite las enunciadas cuentas en las que se han consignado, por primera vez, los gastos correspondientes al tránsito extraordinario del ferrocarril de Panamá por los años 1899 y 1900, cuyas cuentas, discutidas por ambas Direcciones, han sido

aprobadas y canceladas, como dije antes; y por los años 1901, 1902 y 1903 que aún quedan por liquidarse.

Esta circunstancia y la de que no existe entre Bolivia y el Perú el Acuerdo preliminar indispensable que regle el servicio extraordinario de que se trata, según lo previene el artículo III del Reglamento de orden y detalle de la Convención principal de Washington, darán lugar á las observaciones pertinentes, reservándome provocar con la Administración peruana un Acuerdo que determine, para lo sucesivo, nuestras recíprocas relaciones en la materia.

La Administración Chilena no ha enviado aún cuenta alguna por derechos de tránsito de correspondencia expedida por medio de sus oficinas; y en espera de ellas, el Presupuesto Nacional consigna la respectiva partida calculada para cancelar la cantidad que se le resultase á deber.

SERVICIO INTERNO.

Movimiento de correspondencia.

Los cuadros estadísticos formados en la Dirección General, que han de publicarse entre los Anexos del presente Informe, acusan un movimiento total de 3.204,003 piezas de correspondencia, de las cuales 1.875,253 corresponden á la recepción y 1.418,750 á la expedición.

Estas cifras, en cuanto á los servicios internacional é interno, se descomponen del modo siguiente:

Servicio internacional—recepción.....	553,938
Id id —expedición.....	233,264
Total.....	787,202
Servicio interno—recepción.....	1.231,315
Id id —expedición.....	1.185,486
Total.....	2.416,801

En el año 1902, el movimiento general de correspondencia alcanzó á 3.270,818 piezas, habiéndose producido, por consiguiente, una disminución de 59,753.

Esta diferencia es ocasionada exclusivamente por la disminución en el Servicio Interno; pues en el Internacional se nota más bien un aumento de 36,249 piezas en la recepción y de 4,342 en la expedición, siendo de notar que sólo en el movimiento de

impresos resulta la considerable diferencia de 44,533 piezas en la recepción y de 48,662 en la expedición.

Contribuye también, aunque en pequeña parte, á este resultado, la circunstancia de no hallarse comprendidas en las estadísticas generales el movimiento de la Administración de Trinidad y de 15 pequeñas oficinas entre Subadministraciones y Receptorías, cuyos cuadros no se han recibido hasta la fecha.

Hecha la distribución de los totales referentes á 1903, según las distintas clases de correspondencia, se obtienen las siguientes cifras:

Piezas postales	Servicio Interno		Servicio Internacional	
	Recepción	*Expedición*	*Recepción*	*Expedición*
Cartas franqueadas.....	787,367	770,286	163,378	149,962
Id certificadas.....	21,760	16,643	33,351	8,286
Id id con aviso de recepción.....			1,081	761
Id no franqueadas ó multadas.....	348	514	2,100	519
Tarjetas postales sencillas.	28,747	24,201	14,704	6,128
Id id con respuesta pagada.....			21,446	68
Impresos.....	307,457	291,967	273,759	62,569
Papeles de negocios.....	11,405	7,088	33,712	1,684
Muestras de mercaderías.	1,055	1,891	5,826	551
Encomiendas..	19,959	18,231	2,548	424
Expedientes civiles.....	2,865	2,365		
Id criminales	2,033	2.131		
Oficios y paquetes oficiales..	48,319	48,169	2,033	2,312
	1.231,315	1.185,486	553,938	233,264

Servicio Administrativo	52,046.37
Id de Conductores	7,511 —
Id de Postas	11,701.17
Bagajes de Correos	61,521.30
Correo fluvial á Mapiri	700 —
Gastos comunes	4,640.38
Id extraordinarios	13,462.41
Premio por venta de estampillas	5,542.86
Muebles y útiles	716.60
Subadministraciones	26,177.33
Bs.	184,019.42

Ascendiendo el ingreso total, según dije antes, á Bs. 135,923 82, resulta un déficit efectivo de Bs. 48,095.60; pero como las Oficinas de La Paz y Oruro han tenido un superavit total de Bs. 8,704.65 sobre sus propios gastos, el que no se ha descontado del déficit resultante en las demás oficinas, aparece en los cuadros financiales un déficit general de Bs. 56,800.25.

Como el Presupuesto Nacional del mismo año calculó el ingreso por venta de estampillas en Bs. 120,000 y el de casillas al apartado en Bs. 4,000, se ha obtenido, por consiguiente, un aumento de Bs. 10,411.49 en la primera de esas partidas y de Bs. 1,512.33 en la segunda.

Distribuidos los ingresos y egresos entre las oficinas de que proceden, se obtiene el resultado siguiente:

Oficinas	*Ingresos*	*Egresos*	*Déficit*	*Superavit*
Sucre..... Bs.	16,236 10	24,093 74	7,857 64	
La Paz.....	43,458 65	36,375 48	— —	7,083 17
Potosí.....	16,929 47	25,157 18	8,227 71	
Cochabamba...	15,635 12	19,576 82	3,941 70	
Oruro.....	24,549 54	22,928 06	— —	1,621 48
Santa Cruz.....	6,553 99	21,208 40	14,654 41	
Tarija.....	3,717 30	11,944 21	8,226 91	
Trinidad.....	947 73	12,298 78	11,351 05	
Uyuni.....	7,895 92	10,436 75	2,540 83	
Totales... Bs.	135,923 82	184,019 42	56,800 25	8,704 65

Los ingresos propios del ramo en 1902 subieron á..... Bs. 137,715.50

Que comparados con los del presente que suben á..... « 135,923.82

Resulta una disminución de ..... Bs. 1,791.68

Giros postales internos.

Sigue adelante el incremento que toma el cambio de giros postales en el interior de la República.

El cuadro siguiente manifiesta el movimiento ocurrido en 1903:

Recepción			Expedición		
Número de giros.	*Valores*	*Distritos postales.*	*N.° de giros*	*Valores*	
4,055	Bs. 159,910 58	La Paz.....	3,317	Bs. 155,932	53
2,219	79,083 02	Chuquisaca ..	640	30,310	51
861	81,096 93	Cochabamba.	996	55,268	89
1,226	87,395 64	Potosí	1,698	86,336	58
758	57,132 95	Oruro	1,711	48,475	60
784	42,786 84	Santa Cruz..	744	50,964	—
112	3,270 58	Tarija	262	4,812	85
134	7,061 58	Uyuni	590	30,155	87
3	102 50	Beni	14	605	10
10,152	Bs. 517,840 62	Totales..	9,972	Bs. 462,861	93

Durante el año 1902 la recepción fué de 9,120 giros con valor de Bs. 461,611.19 y la expedición de 8,379 con valor de Bs. 424,560.08; resultando en 1903 un aumento de 1,032 giros con Bs. 56,229.43 de valor en la recepción y de 1,653 giros por Bs. 38,301.85 en la expedición.

Encomiendas postales.

Los cuadros relativos al servicio de encomiendas en el interior, acusan un movimiento de 18,231 piezas en la expedición y de 19,959 en la recepción, con el siguiente detalle:

Recepción	Distritos Postales	Expedición
5,767	La Paz.....	7,298
3,625	Chuquisaca.....	2,800
2,501	Cochabamba.....	1,701
2,514	Potosí.....	1,767
3,112	Oruro.....	2,429
1,268	Santa Cruz.....	1,107
558	Tarija.....	712
508	Uyuni.....	302
106	Beni	115
19,959	Totales en 1903	18,231

Comparadas estas cifras con las de 1902 que fueron de 18,373 en la expedición y de 18,522 en la recepción, resulta que ha habido una disminución de 142 encomiendas expedidas por un aumento de 1,437 en la recepción.

Derechos Aduaneros.

Conforme al artículo 1.° de la Ley de 26 de diciembre de 1902, que impuso un gravamen del 10 % sobre los artículos que figuran como libres de derechos en el Arancel de Aforos; se declaró por Decreto Supremo de 26 de enero del corriente año, que los libros impresos á la rústica ó empastados que se internen á la República por las Administraciones de Correos, en paquetes corrientes ó certificados, quedan sujetos, en su despacho, á las prescripciones del Supremo Decreto de 5 de enero de 1901; no siendo indispensable la presentación de los documentos á que se refiere el artículo 4.° del citado Decreto.

Antes de trasmitir á las Administraciones de Correos la mencionada disposición, la Dirección General consultó á ese Ministerio sobre la forma en que se despacharían los envíos directos que se reciben en sacos cerrados del exterior, conteniendo libros impresos rotulados á las Administraciones principales de Sucre, Potosí, Cochabamba y Santa Cruz, donde no existen Aduanas establecidas. En respuesta, el Ministerio se sirvió trasmitirme copia legalizada del Decreto Supremo de 7 de marzo último, por el que se ordena que en los distritos mencionados los Admintstradores de los respectivos Tesoros Departamentales, asociados de sus Liquidadores, quedan encargados de practicar con las encomiendas y libros impresos del exterior, las operaciones encomen-

Nuevos Correos y mejoras en los trasportes de los actuales.

A insinuación de los HH. Representantes por las provincias de Totora y Mizque y mediante órdenes de ese Ministerio, se han establecido los nuevos correos de Totora á Pojo y de Totora á Mizque, que funcionan con regularidad desde el mes de enero último, satisfaciendo una necesidad sentida en razón de las relaciones comerciales existentes entre ambas provincias.

Los vecinos de Suipacha solicitaron el establecimiento de una Oficina Postal y otra Telefónica en ese cantón, por el que pasan tanto el conductor de correos entre Tupiza y Jujuy, como la línea telegráfica internacional que nos comunica con la República Argentina.

Encontrando atendible esta petición y prévios los informes del caso, la Dirección General dictó las órdenes necesarias para el establecimiento de un correo semanal entre la capital de Sud-Chichas y el pueblo de Suipacha, encomendando el despacho de la Receptoría de ese lugar al Corregidor territorial, conforme al artículo 50 del Reglamento General de Correos. La conducción de las valijas se hace por los postillones de la posta de Nazareno, y el pago de los bagajes se carga en los presupuestos de la Administración Principal de Potosí.

Estas medidas han sido aprobadas por Resolución Suprema de 9 de diciembre del año pasado que, en su segunda parte, reserva al Congreso Nacional la fijación de la partida relativa á la Oficina telefónica, en el Presupuesto General.

A carsa del incremento de la correspondencia, observado en el corriente año y de las crecientes relaciones entre los distintos centros de la República, resultan deficientes los medios de trasporte de que se dispone en la actualidad, haciéndose necesario mejorarlos siquiera en lo que se refiere á las principales vías de comunicación.

Impónese, en primer término, la urgencia de modificar el contrato vigente con los señores Hugo Zalles y C.ª para el trasporte del correo entre esta ciudad y la de Oruro; pues las valijas que se despachan semanalmente, exceden en mucho á los 20 quintales de peso máximum que se han obligado á trasportar, habiendo sido necesario hacer envíos extraordinarios entre semana, y aun mandar considerable número de valijas por medio de las postas. Para regularizar este servicio convendría que, además del correo ordinario, se trasportase el intermedio en las mismas condiciones que aquél, es decir, cada uno en un carro con capacidad para llevar un máximum de 15 quintales, á fin de no retrasar la rápida marcha del correo por el excesivo peso. He cambiado ideas con el señor Zalles á este respecto, y creo que no sería difícil realizar el arreglo, mediante un equitativo y proporcionado aumento en la subvención asignada en la actualidad.

El correo á Sapahaqui, Caracato y Luribay se conduce por medio de peatones, resultando frecuentemente excesivo el peso que estos pueden conducir, por cuya causa no se aceptan encomiendas, y aún se retrasa, de un correo á otro, el envío de impresos y papeles de negocio. En oficio de 14 del corriente mes, he solicitado á ese Ministerio autorización para mejorar este correo, estableciendo su conducción por carga.

Se deja sentir la necesidad de realizar igual cambio en el correo entre la capital de la República y las provincias de Tomina y el Azero, sustituyendo á los actuales peatones con conductores montados y con carga, pudiendo esperarse que el aumento que ha de proporcionar esta mejora al cambio de correspondencia y encomiendas, compensará en gran parte á los gastos exigidos para su implantación.

El correo de Sucre á Poroma, retribuido directamente por el vecindario de este pueblo, se ha regularizado por completo, haciéndose necesario incorporar su servicio, oficialmente, al distrito postal de que depende, mediante el pago de los bagajes respectivos por la Oficina Principal de Sucre, lo cual ocasionará la pequeña erogación de Bs. 8 mensuales.

Las dificultades con que tropieza la conducción del correo entre la ciudad de Sucre y la de Potosí, en la estación de lluvias, á causa del mal estado de los caminos y de las crecientes del río Cachimayo, se han agravado considerablemente con la imposibilidad de restablecer en buenas condiciones la posta de la Calera que, por hallarse situada en terrenos de propiedad particular, no ofrece las facilidades suficientes á los contratistas. Con este motivo, pienso que ha llegado la oportunidad de cambiar el tráfico del correo y el de los viajeros á caballo, trasladando de la ruta actual de la Calera y Pampatambo al camino carretero que tiene, al parecer, condiciones de permanencia y estabilidad.

Son varios los informes que, en este sentido, se han elevado á la Dirección General, siendo idéntica la opinión del Administrador de la Oficina principal de Sucre, quien en su Informe anual se expresa en los siguientes términos:

«Los caminos que parten de esta capital y por los que se hace el servicio de correos, se encuentran en muy mal estado y requieren seria y estable reparación, y no la que desaparece con la estación de lluvias, en la que el camino que conduce á la ciudad de Potosí opone el inconveniente del río Cachimayo, el que, cuando se encuentra de avenida, es impasable, y es la causa por la que el correo se detiene días enteros en la ribera opuesta; motivo por el que se siente la necesidad imperiosa de sustituir aquel camino con el carretero que lleva al puente del río Chicha-pilcomayo, por

donde corre éste reunido con el repetido río Cachimayo y deja de ser inconveniente en la estación de lluvias».

«Una vez sustituído el camino que conduce á la ciudad de Potosí, queda resuelta la cuestión referente á la traslación de la posta de la Calera, la cual se situaría en el punto de Pulqui, distante seis leguas de esta capital, con modificaciones de poco costo en el camino carretero de que hago mérito más arriba; de ese punto, pasando por el puente del río Chicha-pilcomayo, se situaría la otra posta en el lugar llamado Llanta-apacheta del departamento de Potosí, y dejando á la izquierda y á algunas leguas de distancia la cuesta de Tanana y ascendiendo por la quebrada de Soico, que no opone dificultades á la prolongación de dicho camino carretero, se situaría la otra posta en el enunciado lugar de Llanta-apacheta y el de Quivincha, á distancia de seis leguas de la de Bartolo, desde donde volvería á tomarse el camino sustituído, que es ya carretero y que se encuentra en muy buenas condiciones para el servicio».

La organización de estas mejoras que han de recargar los gastos del servicio postal en el distrito de Chuquisaca, debiera considerarse de preferencia á otras que no responden á necesidades efectivas, y sólo sirven á aumentar las partidas de egreso en el Presupuesto Nacional y alentar exigencias y censuras injustificadas, como ocurre con el correo directo entre Sucre y Tarija, que funcionó sin ventaja alguna en años anteriores, y para el cual el Presupuesto vigente consigna un ítem de Bs. 2,600 que no ha tenido aplicación hasta el presente.

A este respecto, dice con razón el señor Administrador de la Oficina de Tarija, en su Informe anual, lo siguiente:

«Se ha hablado en la prensa respecto de la necesidad de restablecer el correo directo de esta ciudad á Sucre».

«Juzgo totalmente innecesario este restablecimiento que ocasionaría la erogación anual de Bs. 2,600 al Tesoro Nacional, sin que reporte al país ninguna ventaja positiva».

«Cuando el asiento del Gobierno era la capital Sucre, este correo tenía cierto interés político y administrativo, pero hoy en día, hasta la misma correspondencia ordinaria que se cambia con aquella ciudad ha disminuido notablemente».

«Para satisfacer las necesidades postales de ambas localidades es suficiente el correo semanal que marcha por Potosí, pudiendo sufrir una modificación, á fin de hacerlo más rápido y evitar el retardo que ocasiona la demora y la vuelta que dá por Potosí».

El mismo señor Administrador consigna la siguiente indicación que, por mi parte, la considero aceptable:

«Estando en actual trabajo la apertura del camino de Padcaya á Orán, que ha de dar origen á corrientes comerciales entre Tarija y algunos departamentos del norte de la República Argentina, es llegado el caso de establecer un correo semanal entre Pad-

caya y Orán, que contribuya al mayor incremento y desarrollo de aquellas corrientes».

«En el Presupuesto del presente año se ha votado, para este objeto, la cantidad de Bs. 50, que es deficiente en extremo aun para sufragar los gastos de correos mensuales. En vista de los datos que me han proporcionado las autoridades de la provincia Arce, estimo suficiente el valor de Bs. 15 para cada carrera, importando anualmente la cantidad de Bs. 780».

Con fecha 13 de enero último, el Subadministrador de Correos de Rurrenabaque comunicó á la Dirección General que la lancha «Tahuamanu», que hacia el servicio de correos entre Rurrenabaque y Riberalta, se había inutilizado, quedando el trasporte de las valijas á merced de la buena voluntad de los viajeros que se prestaban á conducirlas gratuitamente; y tan pronto como recibí este aviso, me apresuré á ponerlo en conocimiento del Supremo Gobierno.

La autorización que, con este motivo, se sirvió conferirme ese Ministerio, para dictar las medidas tendentes á regularizar aquel servicio, ha quedado sin efecto; pues una última comunicación del mismo Subadministrador de Rurrenabaque, fechada á 8 de mayo, me hace saber que, debido á la acción activa del Intendente Militar de aquel puerto, se ha podido normalizar nuevamente la conducción de las valijas á Riberalta, la que se hace con toda regularidad el 15 de cada mes. Considero que merece la atención preferente de los poderes públicos la organización del correo á las regiones del Beni y del Territorio de Colonias, tanto por la vía de Riberalta, cuanto por la que comunica aquellas regiones con los departamentos de Cochabamba y Santa Cruz, por las vías del Chapare y Mamoré.

Las dificultades que hoy entorpecen la comunicación regular entre aquellos importantes centros, proviene principalmente de la falta de medios de trasporte fluvial, de Santa Rosa á Trinidad y de allí á Riberalta, agravada con la circunstancia de que desde mayo hasta diciembre no pueden entrar embarcaciones á vapor al puerto de Santa Rosa, por la escasez de agua en el río Chapare, al que sólo tienen acceso pequeñas canoas á remo. Estos obstáculos pueden removerse, como se ha hecho el año de 1902, celebrando un contrato con una casa seria que disponga de toda clase de trasportes y que pueda tomar á su cargo la conducción de las valijas desde el puerto de Santa Rosa, no solamente hasta Trinidad sinó también hasta Guayaramerín y Riberalta.

En el propósito de regularizar de un modo estable este importante servicio, se han cambiado comunicaciones entre el señor Administrador de Correos de Cochabamba y los señores Alfredo W. Barber y C.ª de la misma ciudad, que tienen varias sucursales en el Beni, y son propietarios de una lancha á vapor que hace su navegación en los ríos de aquel importante departamento; quie-

nes en carta de 28 de mayo último, manifiestan que están dispuestos á encargarse del trasporte del correo de Trinidad á Villa Bella y Riberalta, comprometiéndose además á conducir, dos veces al mes, en su lancha «La Estrella del Oriente» ó en otra embarcación, todas las valijas de Cochabamba, Santa Cruz, Magdalena, Baures y algunos pueblos del departamento del Beni, mediante el pago anticipado por el Supremo Gobierno de una subvención anual de Bs. 10,000.

Dada la seriedad de la referida casa comercial y los medios de trasporte que tiene á su disposición, sería conveniente formalizar un contrato garantizado, que tendría, además de las ventajas de la rapidez y la regularidad de las comunicaciones postales, la de concentrar en una sola persona responsable las obligaciones relativas á los distintos medios de conducción que se emplean en la actualidad, ocasionando un gasto quizá mayor á la subvención solicitada por los señores Barber y C.ª.

El celoso y competente Administrador de Correos de Cochabamba, en su Informe anual, sintetiza del siguiente modo las ventajas que habrían de obtenerse con el contrato referido:

«1.ª La carrera se haría desde Cochabamba á Riberalta en 26 días, en la forma siguiente:

De Cochabamba	á Santa Rosa....	6	dias
« Santa Rosa	« Trinidad.....	8	«
« Trinidad	« Guayaramerín .	10	«
« Guayaramerin	« Riberalta.....	2	«
	Total.....	26	días.

2.ª Que la misma casa contratista se encargaría de conducir, fuera de las valijas de Cochabamba, las de Santa Cruz que van á Trinidad por Cuatro Ojos, las de Magdalena, Baures y las de los pueblos de Mojos, constituyendo así un movimiento de correos normal y correcto entre pueblos que día á día se vinculan más por sus intereses y desarrollo industrial y comercial».

Movimiento de Correos.

Con motivo de haberse variado los itinerarios de los vapores del Lago Titicaca y los del Ferrocarril á Guaqui, la Dirección General estableció el nuevo movimiento general de correos de esta ciudad al exterior por la vía de Mollendo, al interior de la República y á las provincias de este departamento, que rigen en la actualidad y que tuve el honor de poner en conocimiento de ese Ministerio, con extenso oficio informativo, en fecha 2 de septiembre del año pasado.

Oficinas de Correos.

La Subadministración de Correos de Pulacayo y la Recep

tiempo y la atención de todos los empleados de la Oficina, de las cuales me he ocupado particularmente en uno de los anteriores párrafos:

1.ª Establecer seis buzones en lugares adecuados de la ciudad, para facilitar el depósito de la correspondencia en los siguientes puntos: Plazuela del Teatro, Plaza Alonso de Mendoza, Plaza de San Francisco, Plaza Venezuela, Calle del Mercado, en un lugar próximo á la Policía Urbana, y Calle Linares, en la esquina más céntrica, para servicio del barrio de Chiveata.

Estos buzones servirían á la vez para el correo urbano, si se acordase su establecimiento, y serían atendidos por dos buzoneros nombrados por la Administración;

2.ª Dar mayor ensanche al servicio de «Carteros», conforme al Capítulo 3.º, Título I del Reglamento General vigente, para la pronta y segura repartición de la correspondencia á domicilio por medio del suficiente número de Oficiales Carteros;

3.ª Establecer el franqueo de correspondencia de última hora, con una sobretasa de 5 cts. por carta para el exterior, y de 3 cts. por carta para el interior; considerándose correspondencia de esta clase toda la que sea depositada en los buzones dentro de la hora anterior al despacho del correo;

4.ª Aumentar el premio al Expendedor de valores postales con la condición de que establezca, por su cuenta, agencias de expendio en los lugares próximos á los buzones;

5.ª Suprimir los libros elementarios de porte de cartas certificadas, giros postales y encomiendas del servicio interno, reemplazándolos con recibos talonarios que, á más de comprobar el ingreso del porte con la firma del remitente en el talón, sirven de recibo otorgado á éste por el despacho realizado.

No menciono, por ahora, la creación del correo urbano, porque pienso que esta reforma, á pesar de su reconocida importancia, no debiera implantarse de pronto, antes de que quede formal y regularmente establecido el servicio de Carteros, pudiendo ser demasiado útil la experiencia que llegase á recogerse de este último.

Establecida la Subadministración de Correos de Guaqui en mayo del año pasado, la Administración del Ferrocarril de aquel puerto tomó á su cargo la construcción del edificio destinado á aquella Oficina que á la vez ha servido para el telégrafo del Estado, habiéndoseme presentado en octubre del mismo año las cuentas por valor de materiales y gastos de construcción que ascienden á la suma de Bs. 1,288.15 y que elevé á ese Ministerio en 20 del mismo mes. Al mismo tiempo mandé practicar con el Inspector de Telégrafos, don Samuel Tejada, una inspección prolija del edificio, con objeto de ver si el local tenía las condiciones de solidez y comodidad necesarias al objeto á que era destinado. El informe de este funcionario que puse en conocimiento de ese Ministerio oportunamente, manifiesta el costo excesivo de la obra

y su falta de solidez, comprobada al poco tiempo con el hecho de haberse desplomado parte del edificio por consecuencia de las lluvias de la estación, según lo acredita la inspección practicada por el señor Administrador de Correos de esta ciudad en fecha 29 de marzo último.

Las cuentas relativas fueron devueltas por el Ministerio en vista de la falta de comprobantes que la Administración del Ferrocarril no ha presentado hasta la fecha, á pesar de haberlas exigido esta Dirección.

Habiéndose restituido á Pucarani la capitalía de la 2.ª sección de la provincia de Omasuyos, adonde se han trasladado la Junta Municipal y las autoridades de Puerto Pérez, conforme á la Ley de 13 de noviembre del año pasado, se hace necesario establecer en aquel pueblo una Subadministración de Correos rentada para el desempeño del servicio, con las mismas atribuciones que las oficinas de igual categoría existentes en las capitales provinciales; manteniendo al mismo tiempo la Subadministración de Puerto Pérez, mientras se traslade á otro lugar el puerto que ha de servir á las provincias de Omasuyos, Muñecas y Larecaja, como se tiene proyectado.

El deterioro de algunos muebles y principalmente de los alfombrados en la Oficina Principal de Correos de Sucre, requiere su renovación, debiendo elevarse con tal objeto á Bs. 1,500 la partida de Bs. 200 votada en el Presupuesto vigente.

Son notorias las deplorables condiciones de la casa del Estado en que funciona la Administración Principal de Correos de Oruro, á pesar de las pocas reparaciones que se hicieron en ella para adaptarla al servicio á que está destinada.

Procediendo en la misma forma que se ha hecho para el arreglo del local de la Oficina Postal de La Paz, convendría asignar el superávit de ingresos que deje dicha Administración durante el presente año, ó votar en el Presupuesto próximo la suma de Bs. 5,000 para los trabajos más necesarios.

El nuevo y competente Administrador, don Luis Natalio Bernal, tiene instrucciones para mejorar el mobiliario usando de la partida respectiva, y la Dirección General se propone enviarle para el servicio de su Oficina los dos Casilleros «Yale», que actualmente existen en la de esta ciudad, y que quedarán demás una vez que se la traslade á su edificio propio.

El señor Administrador de Correos de Potosí manifiesta la urgencia de hacer algunas reparaciones en el edificio de su Oficina y principalmente la de proveer con una fuente de agua en el interior, que es indispensable.

A pesar de las diversas incitativas de esta Dirección al señor Prefecto del Departamento de Potosí y al Administrador de Correos, no ha sido posible hacer efectivas las responsabilidades del ex-Administrador don Manuel Omiste por fallas de Caja y falta de pago á algunos empleados de su dependencia.

Son igualmente aceptables varias mejoras que el señor Administrador de Correos de Cochabamba se propone realizar en el local de su Oficina, para comodidad del público y buen servicio de ella, mediante el aumento de Bs. 300 á la partida de Bs. 200, votada para mobiliario en el Presupuesto Nacional vigente.

Hasta hoy no ha entregado á la Dirección de mi cargo el Tesoro Nacional, un solo centavo de los Bs. 5,130.40 y fr. 150 que, conforme á la Resolución Suprema de 20 de noviembre de 1902, debieron empozarse con objeto de cubrir los créditos resultantes del desfalco producido en la Oficina Principal de Correos de Cochabamba, durante la Administración del finado señor Ricardo Rivas.

El servicio de la Oficina de Santa Cruz y de las Subadministraciones de su dependencia se desenvuelve con regularidad, no obstante los entorpecimientos producidos por la falta de pago oportuno, por el Tesoro Nacional, de los déficits mensuales de aquel distrito.

Su cumplido Administrador manifiesta que son innecesarias las Subadministraciones de Correos de La Gaiba y de Warnes y que deben suprimirse en el Presupuesto próximo, añadiendo, respecto á la primera, que actualmente no existe ni aun camino que ponga en comunicación aquel puerto con la capital del departamento, figurando ambas en el Presupuesto Nacional sólo para abultar los egresos de dicho distrito.

A insistente solicitud del Jefe de la Oficina Postal de Santa Cruz, se cambió en correos con carga, directos á Puerto Suárez, desde el 16 de septiembre último, el servicio de conductores montados, mediante contrato celebrado por la Junta de Almonedas con el empresario don Isidoro Gómez, pagándose Bs. 180 por cada viaje, en vez de Bs. 98 que costaba el anterior correo sin carga.

Esta mejora aprobada por ese Ministerio en 31 de julio de 1903 y recibida con beneplácito por el público y el comercio de Santa Cruz, desgraciadamente no pudo subsistir más de tres meses, á causa de la insuficiencia de la suma señalada para pago de bagajes y de la irregularidad con que ellos son cubiertos por el Tesoro Nacional, según tuve el honor de informar minuciosamen-

te en oficios dirigidos á ese respetable Ministerio, con fechas 16 y 28 de diciembre del año pasado.

Por tales consideraciones, ha sido restablecido el antiguo correo montado á Puerto Suárez, que hace el servicio en la actualidad.

Postas.

Es deplorable, en general, el servicio de las postas, tanto por la falta de acémilas suficientes para el servicio de viajeros y conducción de valijas del correo, como por el estado ruinoso de sus edificios. Todas ellas están atendidas por contratistas especiales ó por los indígenas comunarios.

En mi anterior Informe anual manifesté al Supremo Gobierno la urgente necesidad de mejorar este ramo, á cuyo buen desempeño está entregada casi por completo la conducción del correo entre las poblaciones del Interior, cuyas deficiencias é irregularidades resienten necesariamente el servicio postal.

Fuera de las pequeñas partidas votadas para subvencionar á los contratistas de postas de los distintos distritos, el Presupuesto General vigente no consigna, como en otros años, una partida especial para construcción y reparación de postas.—Con objeto de atender á esta necesidad, se consigna, en el proyecto que acompaño, una cantidad calculada, y además la de Bs. 8,000 para el establecimiento de una carrera de postas entre las ciudades de Uyuni y Tupiza, cuyas relaciones comerciales son cada día más importantes.

TELÉGRAFOS.

Al presentar á ese Ministerio mi 4.° Informe Anual sobre la marcha de los telégrafos del Estado, cuya dirección me ha sido confiada en diciembre de 1901, me es satisfactorio hacer constar que este importante servicio se ha desenvuelto, en el último año, con la normalidad deseable y en proporción al creciente desarrollo industrial y comercial del país.

Servicio con el Exterior.

Con ocasión de que, á fines del pasado año, me ví obligado á emprender un viaje de salud á Chile, el Supremo Gobierno, deseoso de mejorar el intercambio telegráfico y postal con aquella República, me encargó la comisión de gestionar los Acuerdos relativos, en mi doble carácter de Director General de Correos y Telégrafos de Bolivia.

El pliego que, para este objeto, se me pasó en fecha 16 de diciembre, contiene, entre otras, las siguientes instrucciones:

«1.ª Establecer el intercambio telegrático entre Bolivia y Chile, sobre bases semejantes á las del Convenio Omiste-La Plaza, vigente con la República Argentina; debiendo, para este efecto, conexionarse las líneas nacionales de ambos países en la frontera provisional de Ollagüe».

«En caso de concluirse este Acuerdo, procurará la adquisición de la línea telegráfica para la sección boliviana, adoptando las medidas necesarias para el establecimiento y servicio de las respectivas oficinas y el buen desempeño del servicio internacional».

. . . . . .

«3.ª Acordar con la Dirección General de Correos de Chile las modificaciones necesarias en el Convenio vigente sobre cambio de encomiendas internacionales, procurando las mayores facilidades en el mencionado servicio y estableciendo un intercambio directo entre las ciudades de La Paz y Tacna, para las encomiendas procedentes y destinadas á ellas».

«4.ª Procurar el pronto establecimiento del servicio de giros postales entre ambas Repúblicas, gestionando, de acuerdo con la Legación de Bolivia, el perfeccionamiento de la Convención celebrada en Santiago el 17 de mayo de 1900, entre los Plenipotenciarios señores Claudio Pinilla y R. Errázuriz Urmeneta».

«En caso de que no fuese posible tal convenio, procurará acordar con la misma Dirección las bases para el establecimiento inmediato del mencionado servicio, conforme á la Convención especial de Washington, de 15 de junio de 1897, á la que se ha adherido el Gobierno de Bolivia por Decreto Supremo de 6 de mayo del presente año».

Por su parte, el Ministerio de Relaciones Exteriores, en oficio de 13 de enero, se sirvió recomendarme que, para la realización de las gestiones que me habían sido encomendadas, procurara ponerme de acuerdo con la Legación de Bolivia en Chile, la que había de influir indudablemente para conseguir un pronto y feliz resultado.

Un oficio de ese Ministerio dirigido al de Relaciones Exteriores en 26 de febrero último y publicado en el N.° 527 de «El Estado», manifiesta que nuestro Representante Diplomático en Santiago, vió, en la comisión que me había sido confiada, un acto depresivo para su dignidad de Agente Diplomático, suficientemente idóneo para desempeñar todo género de comisiones en servicio público; y deslinda con sagacidad y acierto las atribuciones de los funcionarios nacionales, llamados á intervenir en aquel país para la conclusión de los proyectados arreglos.

Por fortuna, ha sido absolutamente innecesaria la intervención del Ministro boliviano, pues, gracias á la buena voluntad con que el señor Ministro del Interior y los señores Directores Generales de Correos y Telégrafos de Chile se sirvieron acoger las iniciativas llevadas á su consideración y á la incontestable utilidad é importancia de los arreglos proyectados, á la fecha del oficio referido, podía dar por terminada mi comisión, después de haber fir-

mado los convenios de 21 y 22 de febrero, de que dí oportuno conocimiento á ese Ministerio.

En la parte relativa al servicio de correos he hecho mérito de los asuntos concernientes á ese ramo, arreglados durante mi comisión en aquel país, es decir, del Convenio sobre giros postales en actual ejecución; del aforo en Antofagasta de las encomiendas procedentes de Bolivia, y del Acuerdo sobre cambio directo de encomiendas con Tacna y Arica que principiará á regir desde el 7 del próximo mes de julio.

En cuanto á la convención telegráfica, al celebrarla con el distinguido Director de Telégrafos, don Guillermo Porton, hemos consultado tanto el convenio boliviano vigente con la República Argentina, cuanto el que este último país acababa de ajustar con el Gobierno chileno, y se han tenido en cuenta todas las condiciones precisas para garantizar la regularidad de un buen servicio internacional.

El punto en que se reunirán las dos líneas será la estación de Chiguana que se encuentra un poco más aquí de la frontera provisional, casi equidistante de Ascotán y Uyuni en que terminan respectivamente los telégrafos nacionales de Bolivia y Chile, imponiéndonos la obligación de trabajar 140 kilómetros de línea que ha de tenderse á un costado del ferrocarril de Antofagasta.

La tarifa es de 20 céntimos de franco por palabra, sin limitación en su número, pagándose las direcciones y firmas. Otórgase en ella una reducción de la mitad en favor de los telegramas destinados á la prensa, á condición de que las noticias trasmitidas sean para la publicidad, declarándose libres de porte los telegramas oficiales trasmitidos de ambas Repúblicas con indicación de los funcionarios autorizados para gozar de esta franquicia.

Se han determinado igualmente las reglas que han de observarse en la liquidación y pago de las cuentas recíprocas y las demás condiciones en que ha de efectuarse la comunicación telegráfica, una vez practicada la conexión de las líneas.

Cumpliendo la orden que me comunicó ese Ministerio, he dejado copia certificada de este arreglo al señor Ministro de Bolivia en Santiago, para su perfeccionamiento por la vía diplomática según instrucciones que ha debido trasmitirle el Ministerio de Relaciones Exteriores; siendo de esperar que hasta la fecha se haya firmado ya el Protocolo respectivo, pues que el Gobierno chileno se halla animado del más vivo deseo para poner cuanto antes en práctica la Convención de que se trata, conforme lo manifiesta un oficio que me pasó el señor Director General de los telégrafos chilenos, en fecha 24 de marzo, manifestándome que su Administración está dispuesta á prolongar, desde luego, su línea hasta Chiguana.

La Dirección de mi cargo, en obedecimiento de las órdenes de ese Ministerio, ha pedido ya al exterior los materiales necesarios para la construcción de la línea en la sección boliviana.

Son cada vez más notables los benéficos resultados de la Convención Omiste-La Plaza, de 29 de mayo de 1883, que rige el intercambio telegráfico entre Bolivia y la República Argentina, facilitando la comunicación al comercio, al público en general y principalmente á la prensa que puede constituir corresponsales que dirigen sus partes pagaderos en destino; todo con equitativas tarifas y mediante una contabilidad clara y sencilla.

Si el estado de nuestras líneas en el sud fuese más satisfactorio y permitiese mayor normalidad, habríase alcanzado la completa regularización del servicio por La Quiaca.

Como tuve ocasión de manifestar en reiteradas comunicaciones á ese Ministerio, queda pendiente desde años anteriores, la cuenta por intercambio telegráfico con la referida República, y aunque se han practicado diversas liquidaciones del saldo que resulta á deber nuestra Administración, últimamente formuló la sección de contabilidad un estado detallado que arroja un saldo deudor de $ m/n. 7,923.45 al 30 de junio del año anterior, el que fué elevado a ese Despacho con mi oficio N.° 1,153/166. Hasta el presente no tiene conocimiento esta Dirección de que el Tesoro Nacional hubiese cubierto este crédito que insistentemente ha sido reclamado.

La trasmisión de cablegramas y telegramas á Chile y el Perú, se hace actualmente por nuestras líneas en contacto con los hilos de la Compañía Telégrafos á Bolivia y de los Ferrocarriles del sud del Perú, según los Acuerdos que se tienen celebrados con las respectivas empresas.

Estas pasan mensualmente sus cuentas por importe de trasmisión, las que, después de confrontadas y liquidadas por esta Dirección, son elevadas á ese Ministerio para su decreto de pago.

Las de la Empresa de los Ferrocarriles del sud del Perú, por el año 1903 arrojan á su favor un saldo total de S. 1,983.32 con más Bs. 1,179.42 cts. que han debido pagarse por el Tesoro Nacional.

Por su parte, la Compañía de Telégrafos á Bolivia ha percibido durante el mismo año, la considerable suma de Bs. 18,324.39 cts. por tasa de los cablegramas oficiales dirigidos al exterior, además de Bs. 9,815.95 cts. correspondientes á iguales despachos de procedencia particular.

En julio del año anterior la Empresa del Telégrafo á Tacna rebajó su tarifa de telegramas de las oficinas bolivianas para aquella ciudad á 80 cts. por cada decena de palabras en español, sin contar 5 libres para dirección y firma, con lo que se obtuvo atraer la trasmisión de la mayor parte de los despachos de la República para Tacna y Chile por dicha vía.

La Empresa «The Central and South American Telegraph C.°» acordó una equitativa rebaja para los cablegramas que, desde el 1.° de noviembre último, se dirijan á Buenos Aires, Rosario, Mendoza y Villamaría de la República Argentina y para los

destinados al Paraguay y Uruguay, así como para Manaos del Brasil. Esta modificación fué comunicada por circular á las oficinas de mi cargo.

El día 11 de mayo último, aniversario del establecimiento del telégrafo eléctrico en los Estados Unidos del Brasil, tuvo lugar la inauguración del busto de su ilustre fundador Barón de Capanema en el vestíbulo del edificio destinado á la Dirección de Telégrafos de Río Janeiro, celebrándose, con tal motivo, un torneo telegráfico, al que fué invitada la Dirección de mi cargo, entre aquella República, Bolivia, el Uruguay, la República Argentina, el Paraguay y Chile, en el cual los jefes de las administraciones que tomaron parte, cambiaron directamente corteses y afectuosos saludos.

En conmemoración del aniversario de los tratados de paz, celebrados entre Chile y la República Argentina, se ha realizado el día 28 del mismo mes de mayo, la unión de las líneas telegráficas de ambos países, á través de la cordillera de los Andes, con cuyo motivo tuve la satisfacción de cambiar con mis distinguidos colegas de Santiago y Buenos Aires, telegramas directos de felicitación y cumplimiento.

Me es grato hacer constar que, tanto en esta ocasión como en el torneo del 10 de mayo, el servicio por las líneas bolivianas se realizó en las mejores condiciones de celeridad y corrección.

SERVICIO INTERNO

Líneas y Oficinas telegráficas.

Según los datos minuciosos consignados en mi informe anual de 1902, la extensión de las líneas telegráficas del Estado en aquel año ascendía á 3,116 kilómetros, que desde entonces ha aumentado con 78 y ½ kilómetros más, mediante las nuevas construcciones realizadas conforme al detalle siguiente:

De Chulumani á Irupana....	13 y ½	kilómetros
Ramal á Ilabaya.....	2	«
Id de Sacasaca á Ocurí (á doble conductor).....	8	«
Línea de Sicasica á Luribay	55	«
Total.....	78 y ½	kilómetros.

Por consiguiente, la extensión actual de las líneas telegráficas del Estado alcanza á 3,194 y ½ kilómetros que, sumados á 1,449 de líneas particulares pertenecientes á la Compañía de Telégrafos á Bolivia, ferrocarril de Antofagasta y Compañía Huanchaca, hacen un total de 4,643 y ½ kilómetros de líneas telegráficas que cruzan el territorio de la República.

El número de oficinas telegráficas y telefónicas que actualmente funcionan es de 88, distribuidas en la forma siguiente: 65 del Estado, 8 de la Compañía Huanchaca, 8 del ferrocarril de Antofagasta, 2 de la Compañía Telégrafos á Bolivia y 5 del Ferrocarril de Guaqui. De las 65 oficinas del Estado 35 son telegráficas y 30 telefónicas ó de comprobación, siendo la oficina telegráfica de Guari sólo de servicio temporal durante la feria que anualmente tiene lugar allí.

Conforme á la Ley financial vigente, ha sido elevada á ofina telegráfica la telefónica que funcionaba en Achacachi, para cuyo efecto esta Dirección envió oportunamente el aparato, batería y útiles precisos en enero último, habiéndose instalado en su nuevo carácter en 1.° de febrero próximo pasado.

Se ha instalado igualmente, á principios de febrero, la oficina telefónica de Ilabava, para cuyo funcionamiento esta Dirección ha mandado extender, como ya tengo expresado, un ramal de dos kilómetros y remitido el aparato y útiles necesarios. La construcción de este ramal no ha ocasionado gravamen alguno al Estado por importe de postes y jornales, pues que los primeros han ido proporcionados por los vecinos y el trabajo ejecutado por los correctores de Sorata y Achacachi y por el que fué nombrado para la nueva oficina.

Con toda oportunidad se ha remitido también los útiles y materiales precisos para instalar la nueva oficina telefónica en el cantón Suipacha, creada por Resolución Suprema de 9 de diciembre último, la cual funcionará bajo la dependencia de la oficina de Tupiza, conforme á instrucciones que se tienen impartidas.

Como no se me hubiera dado aviso alguno sobre el particular, he reiterado el dia de ayer orden telegráfica para que se proceda á la inmediata instalación de dicha oficina, elevando terna para el nombramiento del funcionario que debe desempeñarla.

Tan pronto como se dió término á la construcción del ramal tendido desde el punto de Sacasaca al importante asiento mineral de Ocurí, se ha procedido á la instalación de una oficina telefónica, á cuyo efecto la Dirección General remitió con la necesaria oportunidad el aparato y útiles indispensables. Esta ficina funciona desde el 1.° de noviembre último con gran ventaja y provecho de los numerosos industriales radicados en aquel próspero é floreciente mineral.

Funciona, asimismo, desde el 1.° de enero la nueva oficina telefónica de Macha, que antes figuraba solamente en el Presupuesto Nacional; habiéndose dado las órdenes precisas al jefe de

la oficina de Colquechaca para que provea de los muebles y útiles necesarios, tanto á esta oficina como á la de Ocurí, que se hallan bajo su inmediata dependencia.

Háse provisto con nuevos y magníficos teléfonos «Berliner» á las oficinas de comprobación de Vilcapujio en el distrito del oeste, de Unduavi en el del norte y de la Ventilla, Quillacollo, Cliza y Arani en el del centro, cuyos aparatos estaban sumamente deteriorados. Se ha remitido, además, un teléfono de la misma clase al señor Subprefecto de Sacaba para la oficina que pronto ha de establecerse en esa capital, conforme al Presupuesto Nacional.

El contrato celebrado por el Supremo Gobierno en 31 de mayo último, entrega á la «Peruvian Corporation Limited», por el término de 7 años, la administración y explotación del Ferrocarril de Guaqui, con inclusión del servicio telegráfico entre La Paz y el Desaguadero. En ejecución de esta cláusula y conforme á Orden Suprema de 21 del corriente mes, se ha hecho la referida entrega de la línea, al señor Administrador del Ferrocarril don Juan Bergelund, sentándose la correspondiente acta.

Antes de esta entrega, se hacía necesario fijar las condiciones en que ha de realizarse el servicio telegráfico con el puerto de Guaqui y con el exterior por aquella vía, y á este objeto celebré con el mismo señor Bergelund el Acuerdo de 21 del corriente, que en copia certificada tuve el honor de someter á ese Ministerio y que ha sido aprobado en todas sus partes, mediante Resolución Suprema de 23 del mismo mes.

A propuesta de don Manuel Crespo, empresario de teléfonos de esta ciudad, se le ha autorizado por Resolución Suprema de 21 de julio del pasado año, para instalar, por su cuenta, una línea telefónica al puerto de Guaqui, con absoluta independencia de los telégrafos del Estado y del ferrocarril; mas, hasta el presente no se ha hecho uso de esta concesión.

El mismo empresario presentó otras dos propuestas: una para instalar un doble hilo telefónico á Oruro sobre los postes de la línea del Estado y otra para que se le entregase, por el término de 25 años, la explotación de los telégrafos del Estado, con derecho á percibir para sí los ingresos del ramo, asignándole además una subvención de Bs. 150,000 anuales y pagaderos por trimestres anticipados. Solicitó también el derecho exclusivo para construir todas las nuevas líneas durante el tiempo del contrato y facultad para transferir su concesión á cualquier individuo ó sociedad.

Los informes que sobre el particular tuve el honor de elevar á ese Ministerio en 10 de diciembre y 14 de enero últimos,

contienen *in extenso* las diversas consideraciones que hacían inaceptables dichas propuestas, que con justicia han sido desechadas por el Supremo Gobierno.

Hace algún tiempo que se ha suspendido el tráfico de la línea telegráfica construída por la «Compañía Huanchaca de Bolivia», entre el asiento mineral de Pulacayo y la ciudad de Tupiza, que tan útiles servicios prestó al país en la época de la guerra del Pacífico; habiendo comunicado, últimamente, su Administrador don Luis M. Solá á ese Ministerio, su resolución de recogerla á causa de resultar onerosa su explotación y de haber desaparecido las razones que motivaron su establecimiento.

Esta Dirección General tiene conocimiento extraoficial de que la referida Compañía está dispuesta á ceder gratuitamente al Supremo Gobierno, la propiedad de la mencionada línea, y aun parece que, antes de ahora, se han hecho algunos ofrecimientos privados en el mismo sentido. Conforme á instrucciones que recibí de ese Ministerio, he mandado practicar un reconocimiento de aquella, con el ex-constructor don Luis Castillo, quien, después de pocos días, elevó un informe, manifestando su casi completa destrucción y elevando á Bs. 52,000 la suma que habría de emplearse para su conveniente reparación. Sin embargo, parece que tal informe se ha presentado sin un minucioso examen y reconocimiento de la línea, como había ordenado la Dirección, pues que el mismo Administrador de los telégrafos de Huanchaca, don Prudencio Callbimonte, á mi paso por la ciudad de Oruro, en enero último, me manifestó que la mayor parte de los postes y del alambre á doble conductor era aprovechable ventajosamente, y que, en consecuencia, los gastos de la reparación no podrían pasar de *cinco á seis mil bolivianos*. Esto mismo me ha sido confirmado en conferencia telegráfica por el competente Inspector del sud, don David Lucuy, conocedor muy inmediato de las líneas telegráficas y de los recursos de aquella región, quien se compromete á reconstruirla en condiciones de un perfecto funcionamiento por la indicada suma de Bs. 6,000.

Por mi parte, creo que aún cuando fuera mayor el gasto demandado para la realización de ese trabajo, el Supremo Gobierno debiera apresurarse á tomar á su cargo la referida línea, pues que, mediante ella, el trabajo de un pequeño ramal entre Pulacayo y Uyuni, que la ponga en conexión con la oficina telegráfica de esta última ciudad, y la colocación de un segundo hilo conductor entre Oruro y Challapata, se habrá cerrado el circuito telegráfico entre el norte y sud de la República y asegurado la permanencia y estabilidad de nuestras comunicaciones con la Argentina.

Me parece oportuno, para completar el plan anteriormente indicado, que el Supremo Gobierno debiera adquirir igualmente la propiedad de la línea telegráfica que la misma «Compañía Huanchaca» posée entre la capital Sucre y la ciudad de Potosí,

cuya explotación ha de serle también onerosa, á causa de los gastos que demande el sostenimiento de sus actuales oficinas y demás gastos de conservación.

La propuesta para la construcción de esta línea, aceptada por Suprema Resolución de 18 de abril de 1883, contiene la condición de que las Compañías constructoras (Huanchaca, Colquechaca y Guadalupe), tendrán la propiedad de la línea y sus dependencias por 25 años, á contar del día en que ella se entregue al servicio público, después de cuyo término será gratuitamente cedida al Estado. Por consiguiente, sólo faltan cuatro años, poco más ó menos, para que caduque el derecho de propiedad de las mencionadas Compañías, y esta circunstancia, unida á las consideraciones anteriormente expuestas, me hacen pensar que no sería difícil arribar á un arreglo satisfactorio, mediante equitativas compensaciones; debiendo tenerse en cuenta que la explotación á cargo del Gobierno no importaría aumento alguno de gasto, pues que sería servida por las oficinas del Estado, que existen al presente en Sucre y Potosí, y atendida en su conservación por los guarda-hilos dependientes de ellas.

En octubre de 1902, aprovechando de un viaje que hizo de Potosí á Sucre, el Inspector del distrito del oeste don Abel B. Loza, he mandado practicar una minuciosa inspección de esa línea, resultando que, por lo general, se halla en buen estado, y que sólo es necesario, para dejarla perfectamente establecida, hacer un pequeño gasto en la reposición de algunos postes y aisladores y renovación de una parte del alambre.

Es demás hacer mención de que, una vez realizadas las combinaciones propuestas, la red telegráfica del Estado aumentaría considerablemente, incrementándose en la misma proporción los ingresos del ramo, con ventaja del comercio y la industria general del país.

Movimiento estadístico.

En el año 1903 han cursado por las oficinas del Estado 106,078 despachos de expedición, por 108,832 recibidos, resultando la diferencia por los intercambios internacionales. Los primeros, ó sean los expedidos, se descomponen así: 78,580 con 1.150.305 palabras, son de pago ó de servicio particular; 21,263 con 760,881 palabras, oficiales, y 6,235 con 179,213 palabras del servicio propio del ramo. Estas cifras acusan sobre las del año anterior de 1902 un aumento de 12,605 despachos particulares expedidos; 2,524 oficiales y 46 de servicio, en la expedición. El valor nominal de los telegramas oficiales y de servicio expedidos en 1903, es de Bs. 31,171.64 cts. y Bs. 5,170.36 cts., respectivamente.

Movimiento económico.

Las cuentas de la Dirección General de Telégrafos, correspondientes á la gestión de 1903, han sido concluidas y elevadas á

ese Ministerio para su aprobación; los resultados que ellas arrojan son los siguientes:

El rendimiento efectivo producido en el año 1903 es de Bs. 68,750.41 cts., habiendo una diferencia de Bs. 260.61 cts. de menos sobre la cifra de Bs. 69,011.02 cts. producida en 1902.

En adquisición de útiles, herramientas y demás enseres necesarios para el servicio de todas las oficinas de la República, se ha invertido la suma de Bs. 19,997.57 cts. en la siguiente forma:

Gastos hechos por cada oficina.....	Bs.	13,714.03
« « por la Dirección General...	«	6,283.54
	Bs.	19,997.57

La suma de Bs. 6,283.54 cts. gastada con cargo á la cuenta de gastos generales de 1903, se ha invertido en los siguientes gastos:

Gastos de escritorio, alumbrado, etc.....	Bs.	873.05
Impresión de sobres, fórmulas y otros....	«	2,875.50
Renovación de aparatos, útiles y enseres.	«	966.91
Gastos imprevistos del ramo.....	«	550.25
Gastos de movilidad para el personal.....	«	1,017.83
Total.	Bs.	6,283.54

En los gastos de conservación, reparación y construcción de las líneas telegráficas, se ha empleado un total de Bs. 13,629.16 en la siguiente forma:

Gastos efectuados en cada oficina.....	Bs.	1,734.86
Remitido en el año al Constructor Pedro C. Rojas, para la reparación de la línea de Vallegrande por Samaipata á Santa Cruz.....	«	200.—
Al Inspector David Lucuy para la reconstrucción de la línea de Potosí por Tupiza y Tarija á La Quiaca.....	«	2,003.—
Al Inspector Abel B. Loza para iguales trabajos en la línea de Challapata por Colquechaca á Sucre.....	«	1,980.—
Varias remisiones para otros trabajos del mismo género á los siguientes señores:		
Luis L. Castillo.....	«	180.—
Samuel Tejada.....	«	624.60
Félix S. de Lozada.....	«	100.—
Antonio Martínez.....	«	25.—
Haberes de los contratistas y sus ayudantes.....	«	6,520.—
Gastos hechos por esta Dirección.....	«	261.70
Total....	Bs.	13,629.16

pasado año y el primer trimestre del presente, los trabajos de reconstrucción de líneas emprendidos anteriormente, debido á la escasez de fondos que el Tesoro Nacional ha entregado á esta Dirección.

Ramal á Ocurí.—Llenando una sentida necesidad y con la acuotación pecuniaria de los industriales de Ocurí, que á un principio ascendía á Bs. 285 y que después se elevó á l's. 500, ha podido efectuarse la construcción del ramal á este importante centro minero. Constituido un cuerpo directivo encargado de dar aplicación á esta suma, la Dirección General comisionó para el trabajo al Inspector de Telégrafos del oeste señor Abel B. Loza, á quien, juntamente con las instrucciones del caso, remitió la suficiente cantidad de alambre y aisladores.

Este ramal se ha concluido á fines de octubre del año pasado, en una extensión de 8 kilómetros, con doble conductor, habiéndose empleado en él 16,000 metros de alambre de línea, 105 postes, 210 aisladores sencillos y 25 tensores.

Línea á La Quiaca.—La reconstrucción en esta importante sección quedó paralizada en Cotagaita, por la falta absoluta de fondos, y con créditos pendientes, entre ellos uno por el suplemento que hizo el señor Subprefecto de la provincia de Nor Chichas, quedando entretanto, el Inspector señor David Lucuy, que está encargado del trabajo, ocupado en arreglos de la oficinas del sud y en reparaciones pequeñas, á fin de mantener la comunicación con la República Argentina.

De los primeros fondos disponibles se canceló en agosto la deuda de Bs. 100 á la referida Subprefectura, y se logró enviar á fines de septiembre la suma de Bs. 400 para la continuación de la obra, la que, por falta de brazos originada por las labores agrícolas de la región, sólo pudo emprenderse á principios de noviembre.

Por correo de 9 de diciembre se enviaron al Inspector señor Lucuy Bs. 256 para el pago total de los créditos pendientes; y teniendo en cuenta la importancia de esta obra, remití en 30 de diciembre, para activarla, la suma de Bs. 343, único saldo entonces disponible en la Caja de esta Dirección.

Con los primeros abonos efectuados por el Tesoro Nacional, se ha impulsado esta obra, remitiendo al señor Lucuy Bs. 1,000, en dos partidas: una en 13 de enero y otra en 3 de febrero del corriente año, y proveyéndole desde esta ciudad y Tupiza con el alambre, pernos, tornillos de encarne, herramientas y demás útiles necesarios para proseguirla.

A esta suma se ha agregado una nueva remesa de Bs. 600, hecha por correo de 20 de abril, con la que se ha avanzado bastante el trabajo, que hoy se halla á 35 kilómetros de Potosí. En la próxima semana remitiré Bs. 600 más que el señor Lucuy considera suficientes para terminar la obra hasta aquella ciudad.

Líneas de Colquechaca á Challapata, á Sucre y á Potosí.—Corre á cargo de los trabajos de reconstrucción y reparación de estas tres líneas el Inspector de Telégrafos del oeste señor Abel B. Loza, quien, en cumplimiento de instrucciones que se le impartieron, procedió en agosto al arreglo de la sección de

Línea á Luribay.—En cumplimiento de las órdenes de ese Ministerio, se ha dado principio á la construcción de la línea telegráfica que ha de unir el pueblo de Sicasica con Luribay, llevando los beneficios de la comunicación á aquella rica é industriosa región de la provincia Loayza.

El trabajo ha comenzado el día 27 de mayo último, y corre á cargo del Constructor recientemente nombrado, señor Samuel Tejada, á quien se le ha provisto de herramientas suficientes de primera calidad y que lo realiza en las mejores condiciones de buen trazo y solidez, aprovechando en gran parte los postes de la antigua línea de Oruro á esta ciudad, que para ese objeto mandé acopiar en Calamarca, Ayoayo, Sicasica, Aroma y Panduro; obteniéndose, por este medio, la economía de una considerable suma de dinero que habría costado la adquisición de postes nuevos mandados traer del extranjero.

La Dirección remite con oportunidad, y á medida que demandan las necesidades de la construcción, los fondos necesarios al señor Tejada, quien ha recibido hasta la fecha la cantidad de Bs. 2,000 en distintas partidas; y se han enviado ya al señor Subprefecto de Luribay el aparato telegráfico, teléfono, baterías, muebles y demás útiles para la instalación y funcionamiento de la nueva oficina. Dados el entusiasmo y rapidez con que se lleva adelante el trabajo, que ha avanzado ya la distancia de 5 leguas, es de esperar que el vecindario de Luribay podrá solemnizar el próximo aniversario de la independencia nacional, inaugurando su comunicación telegráfica con los demás centros de la República.

Proyecto de Presupuesto.

Además de las indicaciones contenidas en el cuerpo del presente informe, el proyecto de Presupuesto que acompaño, consigna algunos aumentos para varios funcionarios de ambos servicios postal y telegráfico, así como la creación de ciertos cargos que se hacen indispensables.

El incremento considerable que ha tomado en estos últimos años el cambio de comunicaciones con el exterior y el que mantienen entre sí las poblaciones del interior de la República, imponen la necesidad de crear nuevos cargos, que años atrás no se consideraron urgentes, tales como el de Jefe del servicio externo en la Dirección General de Correos, el de Inspector General de oficinas en la Sección de Telégrafos y los de Oficiales de servicios especiales en las Administraciones de Correos que, casi al igual de la de esta ciudad, han aumentado su servicio, como las de Oruro, Cochabamba y Uyuni.

Conclusión.

La Legislatura del año pasado, al tiempo de votar el Presupuesto de la presente gestión, separó las Direcciones Genera-

En cuanto al ramo de Correos, el progreso y desarrollo que ha alcanzado durante la última época, están comprobados por los nuevos servicios que se realizan con el exterior de la República y por el incremento de sus rentas propias, que desde 1900 han aumentado en la proporción de un 19 %. Cumplo con un deber de justicia al tributar merecido elogio al celo y honorabilidad con que los empleados de este servicio se consagran al desempeño de sus respectivas funciones.

Al concluir, me es grato rendir al señor Presidente Constitucional de la República y á usted, señor Ministro, mis sinceros agradecimientos por las muestras de elevada confianza que se han servido dispensarme, suscribiéndome, con este motivo, atento y obsecuente servidor.

S. M.

V. E. Sanjinés.

1,600), he agregado treinta y ocho, de 1,601 á 1606, incribiéndolas en sinópsis en el Registro respectivo.

A este propósito, reitero con la mayor eficacia posible la imperiosa necesidad de completar el Cedulario de esta oficina, mediante copias que el Supremo Gobierno debería obtener en los Archivos de Madrid, Sevilla, Londres, Lima, Buenos Aires y otras. Este reclamo ya fué hecho con insistencia por mi antecesor, aunque sin éxito.

Cartas y otros documentos análogos.

Durante el trimestre ya prefijado en el párrafo anterior, se han catalogado é inscrito sinópticamente en el Registro respectivo doscientas ochenta y ocho (288) cartas procedentes de los Virreinatos de Lima y Buenos Aires, Real Audiencia de la Plata y distintas gobernaciones, Cabildos eclesiásticos y otras autoridades de orden inferior.

Expedientes de la Real Audiencia de la Plata.

En el término de once meses únicamente, se ha dado un buen impulso al trabajo de catalogación de estos documentos. Mi antecesor ha catalogado quinientos veintitres, en ocho meses corridos de agosto del 903 á marzo del 904.

Igual número (523) de expedientes han sido registrados en tres meses, que son abril, mayo y junio del año corriente. Ambas cifras hacen el total de *un mil cuarenta y seis expedientes* (1,046) catalogados, ordenada y metódicamente distribuidos en setenta y dos paquetes ó volúmenes, ya colocados en los anaqueles correspondientes. Los 1,046 expedientes pertenecen á la década que corre de 1743 á 1753, inclusive.

Queda aun mucho que hacer á este respecto:—es labor que requiere paciencia y constancia benedictinas y todavía algunos años no interrumpidos para llevarla á cabo.

Folletos.

En el año último han ingresado á esta oficina *ciento treinta y nueve* (139) folletos entre nacionales y extranjeros.

A juzgar por el escaso número de folletos ingresados podría deducirse el estrecho movimiento intelectual en la República. La escasez anotada quizá proviene en gran parte de la omisión de los editores de publicaciones y administradores de imprentas en remitir con puntualidad los libros, folletos, revistas y otras publicaciones que salen á luz, infringiendo así el deber extricto que la ley les impone.

Periódicos.

El detal de los ingresados, con las demás especificaciones precisas; siendo de notar que, hasta hoy día, no hay una sola colección completa, de ningun periódico, lo que hace inútil su acumulación, por ahora.

A propósito de libros, folletos y periódicos que se remiten y deben remitirse al Archivo General de la Nación, creo oportuna una breve advertencia.

Salta, á primera vista del local del Archivo, que es absolutamente deficiente para colocar cual corresponde esas publicaciones en los estantes respectivos, previa catalogación. Esta observación comprende solo á los existentes. Haciéndola extensiva á las publicaciones por venir, resalta mucho más su exactitud y fundamento, á tal estremo que materialmente no habría lugar para colocar un folleto más lo que implica la necesidad de ensanchar el local ó destinar otro que responda á ese fin.

Varios.

Siempre dentro del mismo período del que voy dando cuenta, se han despachado tres solicitudes de particulares y se han expedido tres certificados, á petición de militares que deseaban comprobar sus servicios.

Indicaciones.

El estudio atento de la índole de esta oficina y de importancia verdaderamente nacional, me ha convencido de la necesidad de mantener inalterable su unidad de plan para recoger los frutos benéficos que se propuso el Legislador al sancionar la ley de 28 de noviembre de 1898.

Mis ideas las condenso en estas indicaciones:

Primera.—El personal de los funcionarios encargados de la dirección y administración del Archivo General de la Nación, debería ser si no permanente, por lo menos garantizado por el período fijo de diez años, por ejemplo, durante el cual no sería removido sino por causas legales.

Segunda.—Ese personal debería constar de un Director, un Subdirector con carácter de secretario é igual responsabilidad que aquél, pudiendo reemplazarlo en casos de muerte, ausencia, enfermedad ó algun impedimento sobreviviente; seis oficiales auxiliares y un portero: sus dotaicones serían fijadas por el Presupuesto Nacional.

Tercera.—La oficina del Archivo General de la Nación debería dividirse en dos grandes secciones: 1.ª archivo propiamente dicho: 2.ª biblografía nacional. La 1.ª sección se subdividiría en tres departamentos correspondientes á la Real Audiencia de la

Plata, al Legislativo y al Ejecutivo. La 2.ª sección se compondría de dos departamentos, el uno de libros, folletos y revistas nacionales y extranjeros, y el otro de periódicos solamente. Cada sección tendría su jefe especial y cada departamento correría á cargo de un auxliar. De entre los auxiliares mas aptos se elegiría por el Director al respectivo Jefe de sección.

Cuarta.—Como base de la biblografía nacional, se refundiría en ella la actual biblioteca, que forma oficina independiente.

Quinta.—Desechando el local en que ahora existe el Archivo General de la Nación, por ser estrecho inadecuado é irreformable, convendría destinar á ese fin todo el departamento fiscal en el que actualmente funciona una escuela municipal, ú otro que el Supremo Gobierno creyere conveniente.

Sexta.—Para el conveniente establecimiento de las oficinas del Archivo General de la Nación, se impodría el deber de votar una suma calculada de *veinte mil bolivianos* por una sola vez, que sería lo más previsor, ó en dos anualidades. Con esa suma, bien empleada, quedaría el Archivo de la Nación cual debe ser en honor de ella misma.

Séptima.—Las indicaciones que anteceden importan reformas á la ley de 28 de noviembre de 1898, por lo que el Ejecutivo presentaría un nuevo proyecto de ley, que una vez sancionado por el Legislativo, debería ser reglamentada sin tardanza, á fin de que no suceda lo que con la ley citada, que hasta el día no ha tenido su reglamentación.

Octava.—Debería darse, desde luego, extricto cumplimiento á las prescripciones de los artículos 2.°, 3.°, 4.° y 5.° de la ley de 28 de noviembre de 1898, que han quedado escritas, por motivos que son de notoriedad pública, que omito ponerlos de relieve.

Conclusión.

Tal es, señor Ministro, el breve informe que tengo el honor de elevar ante el Supremo Jefe del Estado, por el digno órgano de Ud., esperando que con su ilustrado criterio le dará el valor que merezca.

Sucre, 21 de junio de 1904.

F. N. Bustillos,
Director.

Informes Prefecturales.

Sucre, 18 de julio de 1904.

Al señor Ministro de Estado en el Despacho de Gobierno y Fomento.

La Paz.

Señor Ministro:

Con sujeción al inciso 2.°, atribución 14 del artículo 31 de la Ley de Organización Política y conforme lo he efectuado periódicamente, elevo á conocimiento de ese Ministerio el informe correspondiente al año trascurrido con relación á los actos administrativos que han tenido lugar en el Departamento de mi mando.

Gobierno.

La administración local se ha desenvuelto tranquilamente, habiéndose conservado inalterable el orden público.

En diciembre anterior tuvieron lugar las elecciones para la renovación del H. Concejo y Juntas Municipales de la capital y las cuatro provincias del Departamento, conforme á la ley; habiéndose efectuado ellas en completo orden y en medio de las más amplias garantías, como tuve ocasión de informar en su oportunidad á ese Ministerio.

Entretanto, la oposición vencida en buena lid, levantó quejas y acusaciones infundadas contra los actos de las autoridades respectivas, sin haberle sido posible comprobar una sola de éstas, quedando reducida su acción á la vocinglería de su enardecida prensa.

En mayo último se produjeron las elecciones para la renovación parcial del Poder Legislativo y la del Ejecutivo en su conjunto, habiendo dado los resultados que conoce el señor Ministro, á cuyo conocimiento elevé en debido tiempo el respectivo oficio informativo.

Al presente, corroborando aquél en todas sus partes, puedo asoverar nuevamente, que las citadas elecciones se han verificado en todo el Departamento, al amparo de la más absoluta libertad, bastardeada por la intransigencia de la oposición, que pretendía anular la acción de las autoridades encargadas de hacer respetar el derecho de sufragio, con el fin de llevar á cabo sus velados propósitos de perturbarlo y cohonestar así su latente minoría. No otra cosa significa la abstención producida el segundo día de la elección, una vez conocido el resultado del primero, que puso de relieve su pequeño elemento elector.

La Autoridad Política responsable del orden público y de la corrección del sufragio, se vió precisada á tomar medidas preventivas para evitar un desorden y contenerlo una vez producido, teniendo en cuenta lo reducido de la fuerza policiaria de que disponía y sin adelantar un palmo del terreno de la ley, ni contrariar sus propias convicciones personales, profesando la doctrina de que la violencia jamás produce resultados satisfactorios y que todo ciudadano, cualquiera que sea su actuación, no debe proceder con los demás, como no desearía que se proceda con él mismo, respetando al adversario en leal contienda, pero poniendo valla á la licencia, cuando ella se produce y rompe los respetos que se le deben.

Estas previsiones legítimas han dado lugar á la oposición á extremadas acusaciones é injurias personales á las autoridades, lanzadas por la prensa diaria, ultrapasando todo límite de mediana cultura y sin comprobar justicieramente ningún cargo, de los infinitos acumulados por la más aserva pasión política, que no reconoce en aquellas ni el más pequeño acto de justicia y tolerancia, siendo su propósito deliberado, presentarlas siempre con los caracteres más odiosos de crueldad y actuación tiránica.

Ahora mismo la prensa periódica de oposición, ha agotado las calificaciones más denigrantes y las calumnias más desautorizadas para injuriar á las autoridades, que responden con tolerante silencio á tan inusitado proceder, descansando en la corrección de sus actos y en la tranquilidad de su espíritu.

Al concluir este párrafo, puedo asegurar al señor Ministro, que durante el ejercicio de mi autoridad, en que han tenido lugar los distintos torneos electorales, se han producido todos ellos bajo las más amplias garantías y sin tradición de haberse verificado iguales anteriormente.

Policía de Seguridad.

Me es grato acompañar el informe del señor Intendente don Miguel Careaga, al que me refiero, dejando constancia esta vez más de la competencia y asiduidad con que este funcionario llena sus delicadas tareas, así como los demás subalternos de su dependencia.

El Cuerpo de Rondas y Rondines es deficiente para el servicio ordinario, haciéndose preciso elevar su número, á lo menos

al fijado en el presupuesto formulado para la gestión próxima, en atención á las exíguas rentas departamentales: espero que este aumento cuya necesidad es innegable, sea atendido por las HH. Cámaras al ocuparse de su facción.

Administración de Correos.

Sólo haré constar que esta oficina hace su servicio á satisfacción del público y que tanto el jefe de ésta como los subalternos, empleados cumplen sus deberes con asiduidad.

Por lo demás me refiero al informe pasado por el Administrador de esta oficina principal al señor Director General de Correos.

Telégrafos.

Esta oficina y las telefónicas de Yotala, Puente Sucre y Moromoro se hallan bien atendidas, contando con el personal que designa el presupuesto vigente.

Desgraciadamente el servicio no es satisfactorio, por las frecuentes interrupciones que sufre la línea, en razón de su deterioro y mal estado de los postes en gran parte del trayecto que recorre, haciéndose necesaria una reparación formal.

No dudo que el señor Director General del ramo, pasará á ese Ministerio un informe detallado de su estado general y de las necesidades que exije su mejor servicio. Entretanto, me permitiré indicar á ese Ministerio, que se impone la necesidad de establecer una línea telegráfica á Padilla y Monteagudo, pasando por los principales pueblos de estas provincias, cuyo adelanto se debe impulsar por todos los medios posibles. Juzgo que su implantación no sería costosa, atenta la facilidad de obtener postes de buenas condiciones en toda esa región. No dudo que el Supremo Gobierno acojerá esta indicación, poniéndola en práctica á la brevedad posible.

Postas.

Se han efectuado nuevamente sérias reparaciones en las Postas de La Punilla y Pisculco, situadas en el trayecto al Norte, siendo su servicio bastante satisfactorio y ofreciendo comodidad relativa á los viageros.

En el trayecto al Sud, solo cuenta este Departamento con la Posta de la Calera, cuyo edificio es de propiedad particular. Su servicio es deficiente y con frecuencia recibe quejas esta autoridad acerca de él: se hace necesaria su traslación sobre la ruta del «Puente Sucre» y conjuntamente con las situadas en el Departamento de Potosí hasta el pueblo de Bartolo. Sobre este punto, me refiero al informe pasado á ese Ministerio el año ante-

rior, corroborándolo en sus detalles y que en su caso podría ser consultado, no encontrando ser necesario al presente el entrar en idénticas consideraciones.

Cárcel

Su servicio está regularizado, llenando las necesidades locales.

Ha sido necesario efectuar nuevas reparaciones en el local, á fin de ponerlo en buenas condiciones de seguridad y ornato.

Sin embargo, se hace frecuente la evasión de presos que ocupan las celdas situadas sobre la pared divisoria con el Cuartel de San Francisco, que por su reducido espesor y mala construcción, dá lugar á que sea oradada con facilidad; con más razón, encontrándose deshabilitado dicho Cuartel, cuyo interior facilita la evasión de aquéllos. Con el propósito de resguardar debidamente esa parte del edificio; elevé al Ministerio un presupuesto por *Bs. 600*, cuyo valor me ha sido remitido y se invertirá próximamente en levantar una muralla de cal y piedra entrabada en toda la extensión de dicha pared, por la parte del repetido Cuartel: con esta obra de imperiosa necesidad quedará ese edificio en condiciones del todo satisfactorias.

Obras públicas.

Se han efectuado varios trabajos con relación á los recursos enviados por el Tesoro Nacional y los proporcionados por este Tesoro Fiscal.

En la reconstrucción del Palacio de Gobierno se han invertido *Bs. 3,000*, remitidos por el Tesoro Nacional á fines del año anterior, habiéndose efectuado obras de carácter urgente para la conservación y mejora del local, así como para dotarlo de las puertas y ventanas más precisas en su segundo y tercer piso.

Al presente se cuenta con *Bs. 10,000* remitidos por el mismo Tesoro Nacional, en el año actual, suma con la que juzgo que quedará habilitado el primer cuerpo de este suntuoso edificio, pues solo se trata de la construcción de su grada de honor, conclusión de las puertas y ventanas en la parte situada sobre la Plaza 25 de Mayo, facción de las tres puertas principales sobre la misma Plaza y mamparas sobre los corredores interiores, dando cima á estos trabajos con la decoración de las piezas interiores y pintura de todo su frente.

En los presupuestos sucesivos se hace necesario votar anualmente una suma determinada para la prosecución de la obra del segundo y tercer cuerpo del edificio hasta su terminación.

Este trabajo está encomendado á una Junta compuesta del Prefecto como Presidente de ella y de los señores Valentín Abe-

el año próximo, una vez que las penurias del Tesoro Nacional y la carencia de un ingeniero competente, no le han permitido efectuarlos hasta el presente.

Puentes Arce y Antíguo Pilcomayo.

Se han efectuado algunas reparaciones de conservación en ambos puentes, hallándose al presente en buenas condiciones: en el puente antíguo sobre el río Pilcomayo, se ha reconstruído un calicanto, para defenderlo de las crecientes del río, evitando que sea arrastrado por ellas: anualmente ha sido atendido con obras que han demandado erogaciones de consideración.

Caminos.

Todos los que parten de esta Capital, están reparados convenientemente, así los carreteros como los de herradura, correspondientes á su jurisdicción, habiéndose hecho uso en su reparación de los brazos que ofrece la Prestación Vial, de los recursos enviados por el Tesoro Nacional y los consignados en el Presupuesto Departamental para determinados caminos, pudiendo aseverar al señor Ministro, que todas las vías de comunicación están expeditas.

Para la apertura de un camino directo al Puente Sucre, en condiciones de tráfico permanente y conforme á resolución Suprema, se remitieron el año anterior *Bs. 3,000*, con los cuales se emprendió esta obra, habiéndose invertido la mayor parte de su valor en el trayecto recorrido que alcanza á 12 kilómetros próximamente, quedando suspendido el trabajo en ese punto por orden del Ministerio y mientras sea estudiado el resto de la ruta por un ingeniero competente, para probar su conveniencia. De desear es que se atienda con preferencia tan importante obra, pues está fuera de duda la necesidad que tiene este Departamento de una vía estable de comunicación con el Sud de la República.

En el trayecto de salida de esta ciudad al Sud, se ha hecho una reparación séria, invirtiendo fondos departamentales destinados á ese objeto, habiendo sido preciso efectuar terraplenes, calzadas y trabajos de cal y piedra, desde el término de la Calle Bustillos hasta los confines de la propiedad del Tejar, verificándose al propio tiempo la reconstrucción y ensanche de dos puentes cuyas condiciones eran defectuosas y amenazaban ruina. Estos trabajos llevados á término en condiciones convenientes, hacen que su trayecto ofrezca al presente completa comodidad para el tránsito de rodados.

En el camino al Norte se hace en la actualidad un trabajo de ensanche y calzadas en la parte denominada Cajamarca, que ofrecía algún peligro al tráfico de rodados, invirtiendo en él, los fondos enviados por el Tesoro Nacional, mediante presupuesto levantado: con esta obra quedará convenientemente habilitada esa ruta.

Conclusión.

Este es, señor Ministro, el informe que elevo á su consideración sobre los puntos culminantes de los actos de la admistración local que ha corrido á mi cargo, refiriéndome por lo demás á los informes que en debido tiempo he pasado á ese Ministerio en casos concretos.

Al concluir, debo dejar constancia de haber consagrado todos mis anhelos al mejor servicio de este Departamento, procurando atender sus necesidadades con una administración austera y de constante labor, correspondiendo así a la confianza que había depositado en mí el Supremo Gobierno. Abrigo la convicción de haber cumplido fielmente los deberes de mi cargo, pudiendo asegurar al señor Ministro, con profundo convencimiento, que aún en los momentos difíciles por los que ha atravesado este Departamento, no me he apartado de la ley, ni he cometido un solo acto de violencia por el que pudiera acusárseme con fundamento y tranquilo criterio.

Tengo pruebas inequívocas del vecindario sensato que importan aprobación de mis actos. Si alguna vez, la prensa opositora, cegada por la pasión política, ha levantado cargos y censuras á mi proceder, no han pasado ellos de una limitada esfera, ni han podido ser comprobados ante la inflexible lógica de los hechos, dejando por mi parte, con espíritu sereno, que el tiempo se encargue de rectificar esos acertos, sin haberme apartado un momento de la órbita tranquila de acción, que me había trazado, ni haber franqueado jamás la valla de la arbitrariedad, dando al contrario, frecuentes muestras de una tolerancia, que podía ser traducida por debilidad.

Muy á pesar mio, entro en estas consideraciones, señor Ministro, para manifestar al Supremo Jefe del Estado, que en cuanto de mí ha dependido, he creido corresponder dignamente á la confianza de que me hacía depositario, encargándome la dirección de este importante Departamento en una delicada época de transición, interpretando lealmente sus sanos propósitos, durante todo el período de su administración, próximo ya á declinar, acompañados de mis anhelos por la prosperidad de la Patria.

Me repito del señor Ministro muy atento servidor.

JULIO LAFAYE.

La Paz, junio 30 de 1904.

Al señor Ministro de Estado en el Despacho de Gobierno y Fomento.

Presente.

Señor:

Me cabe el honor de dirigirme á usted señor Ministro elevándole el informe prescrito por la Ley de Organización Política, de las funciones de Prefecto y Comandante General del Departamento de La Paz por el tiempo que las ejerzo en reemplazo de mi antecesor, Coronel don Fermín Prudencio, á fin de que se sirva ponerlo en conocimiento del Supremo Gobierno.

No son muchos los conceptos de mi informe; pues que el corto tiempo que desempeño la Prefectura y Comandancia General, no me ha permitido desarrollar como he deseado el servicio público del Departamento.

Orden Público.

El orden público se ha mantenido inalterable, bajo el amparo de las instituciones de la República y merced al tacto político desplegado por el actual Supremo Gobierno.

Después de la batalla del 2.° Crucero el país ha entrado en la marcha normal, sin tener que lamentar ninguna disidencia política, y colocándose á la vanguardia del orden y de respeto á la ley. Los partidos políticos militantes en esta población y en las provincias han sido respetados por las autoridades que les han dejado libre desenvolvimiento dentro de los límites y garantías de la Constitución. No hay ciudadano alguno que se queje del más ligero atropello hecho á sus derechos ó á la libertad de pensamiento.

Alguna vez ha habido necesidad de enviar un piquete de fuerza armada á ciertas provincias, con objeto de restablecer el orden ligeramente alterado por discenciones familiares y rivalidades entre vecinos.

Elecciones.

El período constitucional abierto después de la revolución del 12 de diciembre de 1898, cumple su término en agosto próximo. Por consiguiente, la Nación se ha preocupado de renovar el Poder Ejecutivo, así como parte del Legislativo. Con tal motivo se han organizado diferentes partidos políticos, señalando á diversos personajes para reemplazar al actual Presidente y Vicepresidentes de la República, en el siguiente período. Natural ha sido por tanto que los ánimos se hubiesen puesto en alguna

efervescencia y principalmente algunos órganos de prensa que se han mostrado en varias ocasiones con carácter intemperante, suponiendo ó simulando hechos en las autoridades que acusaban intervención más ó menos directa, tanto en las mesas inscriptoras, cuanto después en las receptoras. No se han omitido acusaciones de hechos concretos dirigidos contra los Subprefectos, contra el Ministerio Público y también contra algunos de los Jueces del fuero común. La autoridad departamental al ver estas acusaciones ha tomado particular interés en descubrir la verdad, para cuyo objeto ha ordenado enérgicamente, la facción de sumarios administrativos, los cuales se han llevado á su término. Tales investigaciones han manifestado plenamente que tan sólo el despecho de los partidos militantes han inventado suposiciones que arrojaba sombras á la rectitud de los procedimientos de todas las autoridades tanto administrativas como judiciales.

Las elecciones de Diputados y de Presidentes, verificadas en los días 1.° y 2 del mes de mayo último, han pasado en completa tranquilidad en todo el Departamento. Los electores han dado prueba con su comportamiento mesurado y patriótico de la altura que corresponde á una población ilustrada y levantada. Verdaderamente el pueblo ha entrado ya en el camino del orden y cada uno de los ciudadanos comprende que es su deber contribuir á la estabilidad de las instituciones republicanas y al respeto que se debe profesar á las opiniones de los demás individuos. Es un hecho comprobado la independencia y la absoluta libertad que se ha concedido á los electores, en momentos de su lucha eleccionaria. El voto pronunciado por la mayoría ha sido la expresión genuina de la voluntad popular que ha favorecido al Coronel Ismael Montes, para Presidente de la República, al señor Eliodoro Villazón, para primer Vicepresidente y al señor Valentín Abecia, para segundo Vicepresidente. De igual manera los Diputados de nueva elección en el Departamento, llevarán al Poder Legislativo la confianza clara y franca que sus comitentes les han discernido, nombrándolos por sus representantes.

El pueblo espera y con fundada razón que con el nuevo Gobierno que se inaugurará en agosto, completará la política verdaderamente liberal, iniciada por el actual mandatario de la Nación.

Policía de Seguridad.

Hace poco tiempo que he dejado las labores de la Policía de Seguridad, como Intendente que fuí de ella, para posesionarme de la Prefectura y Comandancia General del Departamento. En mi lugar ha quedado el distinguido caballero don René Moreno.

No ha habido motivo alguno para introducir el cambio más pequeño en el cuerpo de comisarios y demás agentes que sirven á aquella institución; pues ninguno de ellos ha dado motivo de queja la más leve, en el cumplimiento de sus deberes.

Es bien conocido el desenvolvimiento industrial y el incremento de la población de La Paz se aumenta día por día, lo cual hace insuficiente el servicio policiario; pues que el personal es diminuto y es fuerza el aumentarlo, creando otras plazas más, tanto el cuerpo de comisarios, cuando en el de Ronda. Hoy mismo se sostienen dos policías sucursales cuyo servicio es recargado á causa de que ellas se encuentran colocadas lejos del centro de la población y en los lugares donde los desórdenes son frecuentes.

También debo hacer notar á usted señor Ministro, que el sueldo de que gozan los comisarios, no es suficiente para atender á sus necesidades domésticas en especial en las presentes circunstancias de grave carestía de víveres. Este es uno de los motivos que siempre han influido en que no pueda llevarse como es de desear, á la organización de la Policía, personas caracterizadas y de distinguida representación social. La Policía de Seguridad en todos los centros de población, es la autoridad que inmediatamente se rosa con el pueblo y está encargada de mantener el orden, de prevenir los hechos criminosos, de conservar la moralidad tanto individual cuanto social y garantir la vida y la hacienda de las personas, como lo determina expresamente la Ley de Organización Política. Aparte de estas funciones administrativas y privativas, ejerce también otras funciones importantes, como auxiliar ante el Poder Judicial; porque es encargada de proporcionarle todos los medios y agentes necesarios para proseguir y aprehender á los delincuentes y hacer cumplir las resoluciones de la justicia, según lo prescriben la Ley de Organización Judicial y el Procedimiento Criminal.

En vista al importante servicio que presta la Policía á la sociedad y á la necesidad que hay de hacer más efectivo é inmediato este servicio, no puedo dejar de insinuarme con usted para que se interese á su vez con el Supremo Gobierno, á fin de que se aumenten el número de rondines y celadores diurnos. En la fecha el cuerpo de celadores diurnos consta de 50 hombres, los que se distribuyen en las principales esquinas de la ciudad; pero no alcanza á ser colocadas en los barrios apartados en donde es de necesidad suprema, que haya algunos con objeto de prevenir muchos hechos escandalosos que se consuman. Por la misma razón el cuerpo de rondines que consta de 150 plazas, debe ser aumentado.

En las provincias según el presupuesto departamental vigente, se han creado Intendencias para la Policía de Seguridad. Con esta determinación ha quedado cumplida la exigencia que de años atrás venía imponiéndose para atender á la buena administración de los pueblos de la campaña. Sin embargo todavía restan algunas provincias que son:—Sicasica, Loayza, Muñecas, Caupolicán y Sud-Yungas que se hallan desprovistas de esas autoridades que día por día se hacen indispensables. Particularmente llamo la atención del señor Ministro, acerca de la provincia de Caupolicán que no se halla servida por ningún funcionario que se encuentre encargado de la Policía de Seguridad; pues que el Subprefecto de esa provincia no se basta ni para llenar las fun-

ciones de la Subprefectura ni mucho menos para asumir las responsabilidades de una Intendencia que de suyo requiere esfuerzos especiales y atención inmediata que una provincia tan extensa como aquella, se hace imposible atender debidamente á las necesidades y exigencias múltiples que se aumentan según el crecimiento de las industrias, el cual es rápido en Caupolicán.

Subprefecturas.

Todas ellas están provistas con ciudadanos que cumplen sus deberes. Ellos son:

Cercado.....	Eudoro de las Muñecas.
Pecajes.....	Daniel J. Aranda.
Omasuyos.....	Luis C. Velasco.
Larecaja.....	Serjio del Castillo.
Muñecas.....	Toribio Caballero B.
Caupolicán.....	Cárlos Frank.
Nor-Yungas....	José Q. Ruiz.
Sud-Yungas.... ...	José E. Viscarra.
Inquisivi....	Eloy del Castillo.
Loayza.....	Luis S. Lanza.
Sicasica.....	Esteban Santamaría.

Todos ellos han prestado las fianzas prescritas por ley, sin cuyo requisito no pudo habérseles posesionado de sus cargos.

La necesidad que se ha reconocido siempre de mantener piquetes de fuerza armada á órdenes de los Subprefectos les obliga con mucha frecuencia á abandonar sus asientos para atender personalmente las sublevaciones de indígenas que se repiten con bastante frecuencia; y casi siempre esta vigilancia personal es nugatoria, á causa de que los sublevados cuentan de mayor número que los pocos individuos de la Guardia Nacional con que el Subprefecto trata de develar las sublevaciones dichas.

En vista de esta necesidad que no es extraño al señor Ministro, recomiendo con eficacia se sirva obtener de las Cámaras Legislativas, la creación de Intendencias en todas las demás provincias.

Municipalidades.

En cumplimiento de la Ley Orgánica de Municipalidades y de acuerdo con la Ley Electoral vigente, se ha renovado la mitad del personal así en el Concejo del Departamento, como en las Juntas Municipales de las provincias. Todas estas corporaciones han entrado en el pleno ejercicio de sus cometidos, á satisfacción del público.

La Memoria del H. Presidente del Concejo Municipal de-

muestra el movimiento correcto que se ha dado á las labores de aquella Corporación y de sus dependientes que son las Juntas.

La Prefectura tiene la satisfacción de marchar siempre de acuerdo con el H. Concejo Municipal en todos los casos en que se relaciona el orden político con los intereses de la localidad, sin inmiscuirse en las deliberaciones que aquella Corporación toma dentro de su esfera determinada por la Constitución y el Reglamento de Municipalidades.

No corresponde á la Prefectura detallar minuciosamente los deberes y las labores que son propios del Gobierno Comunario, á quien compete hacer conocer ante el pueblo, el desarrollo que dá á las operaciones comunales.

Vialidad.

Por ley de 17 de diciembre de 1901 se ha modificado y abrogado en parte, la de 8 de enero de 1900. Según la modificación introducida, se han creado en las capitales de Departamento, Juntas Centrales de Prestación Vial y en las provincias, Juntas dependientes de esta Junta Central.

En la capital se ha organizado la Junta Central del Departamento bajo la dirección del Prefecto que es el Presidente nato de ella, con el siguiente personal:

Macario D. Escobari y Rodolfo Aramayo, Delegados del Concejo Municipal y don Fermín Cusicanqui, propietario de prestijio en esta población. Como complemento de ella se ha designado por su Secretario, al señor José M. Rodríguez Goytia. Dicha Junta sesionará ordinariamente una vez por semana.

Se ha tenido especial cuidado en recordar á los señores Subprefectos el deber que tienen de proceder á la mejora de los caminos y apertura de otros nuevos que ofrezcan mejores comodidades.—La respuesta que se ha recibido de ellas manifiesta que después de haber organizado las Juntas Provinciales, se dedican á la mejora de la vialidad de sus circunscripciones, procediendo á la reparación y limpia de los caminos que han sido obstruidos por la pasada estación de lluvias.

En la circunscripción de la ciudad, el señor Subprefecto del Cercado se ha dedicado con decisión á mejorar los caminos del *Alto* y los que conducen á la villa Obrajes.

La Prefectura por diferentes ocasiones ha convocado á los habitantes de ésta ciudad, á fin de que contribuyeran sea con su trabajo personal ó sea con el empoce en Tesorería, el importe de los jornales al trabajo de las vías públicas. Más, sensible es manifestar que en ninguna de las formas establecidas por la ley, se ha movido el vecindario á secundar las miras de amejoramiento que la autoridad administrativa ha mantenido siempre en vista de la necesidad de la inmediata comunicación que deben mantener los pueblos entre sí.

El Presupuesto Departamental consigna una partida de ingresos de 10,000 Bs. como renta segura y saneada por la pres-

tación vial. Se ha nombrado diferentes comisionados para la recaudación de este impuesto; concediéndose diferentes plazos para que los habitantes de la población empezaran en Tesorería, conminándoles aun con la multa del décuplo del jornal, como lo manda el Reglamento de Prestación Vial. Empero toda medida gubernativa ha sido inconducente á causa de la resistencia sistemada que se hace contra la ley. No veo un medio seguro y expeditivo para hacer exhibir esa crecida suma que el presupuesto departamental consigna como renta saneada y practicable. Hasta la fecha lo recaudado no alcanza ni á 1,000 Bs.—Esto me sujiere la idea de que el impuesto merituado en la capital, se ponga en licitación con rebaja del tantos por ciento, á fin de que los licitadores puedan decidirse á la recaudación, pero siempre con apoyo de la fuerza pública, y modificando aquel artículo del Reglamento en que prohibe se saquen prendas. También me parece conveniente que á los omisos aparte de aplicárseles la multa respectiva se les apremie obligándolos al trabajo personal en los caminos de reparación, por los días que correspondan á la multa no exhibida.

El país no ha comprendido todavía el deber en que se encuentra, de contribuir al Gobierno y sus autoridades, en el progreso y desarrollo de las industrias: esto hace indispensable que se vote una ley enérgica que obligue por todos los medios coercitivos á que los vecindarios trabajen por unirse, mediante las vías de comunicación.

En las provincias los Subprefectos se esfuerzan por el amejoramiento de sus vías, tengo conocimiento de que en muchas partes han amejorado ellas notablemente. Hace poco que he recibido aviso de la Subprefectura de Caupolicán, de haberse restablecido el puente de Amantala, lo cual proporciona un gran beneficio á aquella provincia y facilita la comunicación, con el Oriente de la República.

Obras públicas.

Mi conato más vehemente ha sido el de dedicarme á la mejora material de la ciudad, imponiéndome la tarea de no omitir sacrificio alguno en favor del progreso material del Departamento, que si bien se ha levantado en el fecundo campo de la ilustración, carece todavía de algunos elementos que tienden á satisfacer todas las necesidades de su vida física.

En la actualidad se tienen en trabajo constante, el nuevo Palacio de Gobierno, situado en la plaza «16 de Julio» y el edificio de la Prefectura y Correos.

El Palacio de Gobierno tiene más de dos años de construcción, la que no ha sido posible llevarla á su terminación á causa en primer lugar, de lo suntuoso que es su edificio y en segundo lugar por falta de suficientes fondos, pues que el Tesoro Nacional no ha podido proporcionar la subvención que el presupuesto señala para ese trabajo. Sin embargo con motivo de la proxi-

El Cuerpo Consular, residente en esta ciudad, se halla establecido conforme al «Cuadro» que por el mes de febrero tuve el honor de elevar al Ministerio del ramo.

En la sección de Culto, las relaciones entre la Iglesia y el Estado se han hecho desapasibles por materia económica.—Con el deseo, esta Superintendencia, de mejorar la hacienda fiscal del departamento, propuso en el «Proyecto de Presupuesto» para la presente gestión, la rectificación catastral de varias secciones que no habían sufrido modificación, algunas de ellas desde la primitiva catastración; arbitrando los fondos para el efecto, mediante la proporcional reducción de los haberes en todos los servicios públicos, y por solo ese año.

La Representación cochabambina, aceptó las reducciones y aún suprimió algunas asignaciones, entre ellas la del Colegio Seminario y las de algunas cóngruas parroquiales, sin llevar á cabo las rectificaciones catastrales propuestas. La prensa opositora al principio, tomó pié para reclamar por el clero en tono destemplado, le siguió el Ilustrísimo Prelado elevándolo ante el Gobierno, y últimamente, el Rector del Seminario, la ha repetido en el sentido que todo el país conoce.—El mismo Ilustrísimo Diocesano, en su informe anual, la reitera, atribuyendo á las estrechas condiciones económicas de los párrocos, el estado decreciente de las escuelas parroquiales á que por ley están obligados á sostener.

Al presente, esa situación se ha exacervado más con motivo de haber desconocido dicho Rector del Seminario la intervención del Cancelario en los exámenes semestrales del Colegio, Presidente nato que es del Tribunal, segun lo determina la disposición reglamentaria del caso últimamente sancionada en conformidad á la Ley de 6 de febrero de 1900 que prescribe: «que todo establecimiento de instrucción, en cualquiera de sus grados, oficial, libre, civil ó eclesiástico, especial ó general, está sometido á las leyes y decretos que dictaren los poderes legislativo y ejecutivo, tanto en lo científico como en lo disciplinario y económico», cayendo así en la sanción penal merituada por el Cancelario, segun la correspondencia publicada en «El Comercio» de esta ciudad de fecha 20 del que espira.

Gobierno.

Oportunamente, se comunicó á las subprefecturas del departamento, los Decretos Supremos de 1.° y 11 de mayo y las circulares relativas al ejercicio del sufragio, para la renovación del Poder Ejecutivo, así como para las elecciones de Senadores y Diputados. En consecuencia, y de conformidad á la Suprema Circular de 11 de abril último, se procedió al acuerdo celebrado en esta capital en los días 26 y 27 del propio mes, con los repre-

sentantes de los partidos políticos militantes, á fin asegurar el procedimiento legal y correcto en la materia, mediante el concurso de voluntades á iniciativa del Partido Liberal Genuino, manifestada en el oficio del Presidente de su Directorio. De manera que, en virtud de tales antecedentes, se han verificado las elecciones con el éxito que yá conoce el público, sin embargo de algunas divergencias ocurridas al calor de la lucha de partidos, como la repentina manifestación del Partido Conservador de abstención, á consecuencia de arrestos verificados por desórdenes en la víspera de las votaciones.

La elección de Senadores y Diputado en la capital fué interrumpida por un asalto á la sexta mesa y consiguiente desvio de las cédulas. El hecho ha sido sometido á juicio, cuyo resultado aun no se ha obtenido, á pesar de la incitativa de esta Prefectura.

En cumplimiento del oficio de ese Ministerio, fecha 11 de mayo, relativo á las demandas y reclamaciones de los partidos políticos, esta Prefectura, ha expedido las órdenes correspondientes á las Subprefecturas respectivas para la instrucción del proceso administrativo, correspondiente; relativas á las provincias de Tarata 1.ª y 2.ª sección, Totora, Campero y Ayopaya, habiendo omitido hasta ahora dar cuenta las Subprefecturas de Punata, Arque, Chapare, Tapacarí y Mizque.

La Policía de Seguridad, desempeñada en esta capital por el Intendente señor Julio Galdo, desde julio del año anterior, sigue con la regularidad posible, en razón del escaso número de celadores que apenas pueden alcanzar el servicio diurno, quedando suprimido el servicio nocturno por esta razón con evidente peligro de la seguridad personal y real, constantemente amagada por la perniciosa actividad de las cuadrillas de malhechores, que van en aumento progresivo por la insuficiencia de la fuerza pública y consiguiente impotencia de la autoridad.

Por tales consideraciones, la mitad del personal de las Policías provinciales se ha reconcentrado á la capital desde el 1.° del mes en curso, después de haber prestado sus servicios íntegramente en provincias desde febrero último, previa autorización Suprema. Una fuerza de 150 celadores es indispensable para hacer frente al servicio regular de esta Policía.

El personal de los cinco Comisarios existentes es satisfactorio; más, para el buen desempeño de sus funciones, juzga el suscrito indispensable el continuo estudio de lReglamento respectivo y demás leyes relativas á la institución, bajo el régimen de conferencias académicas presididas por su jefe.

El cuadro estadístico da á conocer el movimiento policiario del año en curso.

Solamente en Quillacollo, Totora y Cliza, existen Intendentes de Policía, subordinados á los Subprefectos respectivos.

El de Santa Rosa debe trasladarse al punto más propio que se designe.

En la cárcel de la Capital, han ocurrido varios casos de evasiones, á pesar de la vigilancia de las autoridades. Con tal motivo, existe pendiente una reclamación de la subvención de dos mil bolivianos calculados para los arreglos allí indicados.

En Quillacollo, se halla la cárcel en vía de construcción, en ejecución de la orden Suprema de 2 de diciembre de 1903, con los fondos destinados á este objeto por la Ley de 26 de enero de 1900.—En las demás provincias, no están satisfechas las reclamaciones pendientes al respecto.

Las nueve Subprefecturas están provistas constitucionalmente. En cuanto á lo demás, el señor Ministro, encontrará los datos precisos en los informes de las Subprefecturas de Ayopaya, Tapacarí, no habiéndose recibido los de los otros Subprefectos.

La Administración Pública de Correos, así como las de provincia, marcha con toda regularidad, con extricta sugeción á los Reglamentos y demás disposiciones vigentes, habiéndose posesionado, no hace mucho como Administrador Principal el ciudadano Genaro Ponce de León, previa la caución respectiva, igualmente que los demás obligados á prestarla. Del movimiento de este servicio, se ha dado cuenta circunstanciada á la Dirección General del ramo.

También está dotado del respectivo personal, el Servicio Telegrafico en todo el Distrito, quedando pendientes las prolongaciones de las líneas á Mizque y Aiquile y de los ramales á Sacaba é Independencia, prometidos por el Gobierno, así como la renovación completa del material en el trayecto de esta ciudad á Tarata.

En el curso de esta suscinta exposición, tócame ocuparme del Régimen Municipal, y hacer resaltar—nó como el primero—sinó porque se impone previamente la reforma,—la inconveniencia de que las Municipalidades sean las que en consorcio de las Mesas Inscriptoras elijan los jurados electorales, haciendo intervenir así en el agitado campo de la política á una institución destinada á atender otro orden de intereses locales.

Otras reformas, no menos importantes, en cuanto á la gerarquía de las Juntas Municipales ante los Concejos, atribuciones de los Agentes Municipales, división de la Sala en los departamentos deliberativo y ejecutivo para la mayor expedición en los negocios, son indicadas por el reputado legista doctor Zenón Salinas, en la última memoria presidencial del H. Concejo. Ellas contribuirían, siquiera en parte, á hacer más eficaces las funciones edílicas, para cuyo ejercicio se requiere sobre todo patriotismo.

El estado financiero del Tesoro del Concejo, segun el presupuesto para este año, acusa en la sección «Tesoro Municipal» como Ingresos: Bs. 174,488.37 cts. y como Egresos Bs. 178,197.60 cts. con el déficit también de Bs. 6,009.45 cts. Fuera de esta irregularidad, que se hace injustificable, existe la de que se ha consignado la partida de Bs. 46,000, como fondo propio para la canalización del rio Rocha, siendo así que esta obra corre por cuenta del Estado, segun Ley del Presupuesto Nacional.

En cuanto al funcionamiento y estado rentístico de las Juntas Municipales, no se traslucen los datos de información, lo que prueba una vez más que la autonomía de las juntas municipales toca al terreno de la discrecionalidad.

Fomento.

La Junta Central de Caminos se renovó este año, bajo la Presidencia del suscrito con el siguiente personal: Delegado Prefectural señor Roberto Suarez, id del Concejo señores Rodolfo Krüger y Rosendo Peña. Por fallecimiento de este último ha quedado incompleta la Junta. Las Juntas provinciales se hallan igualmente organizadas conforme á ley.

La Prestación Vial, es en gran parte del departamento un medio de explotaciones y abusos de las autoridades inferiores, tanto mayores, cuanto más alejados se hallan de la vigilancia de los superiores.—Tampoco remiten las Juntas de Caminos á la Central, salvo honrosas excepciones, las cuentas de inversión de sus fondos, ni la cuota del veinticinco por ciento de los ingresos percibidos, á que por Resolución Suprema especial están obligadas las de este Distrito, para atender á los gastos generales.

A pesar de todo ésto, se hallan en la actualidad reparados los principales caminos, lo que quiere decir que habría un ahorro que se fuese acumulando para la adquisición, v. g , de herramientas ó la mejora de los caminos interdepartamentales, de amplia utilidad y general provecho.

A fin de que las instituciones sean cada vez más adaptables á nuestras condiciones y necesidades actuales; se indica por muchos que la prestación personal pueda substituirse con ventaja por un impuesto de capitación, que se recaude en efectivo, y cuyos fondos se entreguen á una administración central independiente, bajo la vigilancia, sin embargo, de las Juntas. Este arreglo, además de otras ventajas, permitiría mantener guarda-vías ó cuadri-

llas de trabajadores permanentes para la conservación y mejora continua de los caminos.

Una casa séria de este comercio se propone establecer el servicio de automóviles, siendo condición esencial la de que el Estado garantice que los caminos estarán permanentemente limpios y reparados, como lo requieren esta clase de vehículos.

Há menester Cochabamba para desarrollar su abatido comercio é industrias, ponerse en expedita y fácil comunicación, sobre todo, con el N.E. y O. de la República.

Algo se ha hecho desde años atrás para vencer la fragosa serranía que intercepta el valle de Cochabamba con la altiplanicie de Oruro. Tuve el honor de informar el año pasado cómo se implantaron los trabajos de los puentes de Zapenco y Ucuchi («Puente Ballivián») y el ensanche de la garganta de Huirquini, para seguir desarrollando el camino carretero por las quebradas de Capinota, Arque y Colcha, ascender la cuesta del Japo, tomar las alturas de Quirquiavi y seguir descendiendo suavemente hasta Oruro. Por el informe detallado del estudio de cada una de estas obras, apreciará el señor Ministro el motivo de su retraso.

El costo total del camino carretero sería poco más ó menos de Bs. 150,000, segun informe, fruto de detenido estudio, hecho últimamente por el Ingeniero francés M. V. Gesbert. Los estudios y planos relativos, se hallan en el despacho de esta Prefectura para su consulta.

Es verdad que el contrato para la construcción del ferrocarril, cerrado ya en estos momentos por el Gobierno con la empresa Creusot, ha paralizado de hecho el trabajo de la carretera; pero cuando menos lo que se lleva hecho ha sentado las bases de la obra y determinado la ruta definitiva que debe seguir el ferrocarril.

La única construcción que se llevará á su término por cuenta del Estado, será la del puente del Zapenco, destinado á facilitar la comunicación de los importantes valles de Quillacollo y Caraza; á cuyo efecto se ha convenido que la Junta de Caminos de Tapacarí, contribuirá con la prestación vial y la Junta Municipal con los recursos necesarios.

La comunicación expedita con el Beni, se impone, tanto para explotar las riquezas que contiene aquella privilegiada región, cuanto porque la vía Madera-Mamoré debe abrirnos las puertas al Atlántico.

Para incorporarse á la arteria fluvial del Mamoré, tiene Cochabamba los rios navegables Chaparé, Chimoré é Isiboro ó Sécure; pero, por desgracia, el primero de éstos, ya es conocido como poco conveniente para la navegación y no ofrecer un punto apropiado para puerto, pues, Santa Rosa, como es notorio, no reune las condiciones de un fondeadero permanente y seguro, aun para las embarcaciones de menor calado.

Resta buscar esas condiciones en los dos mencionados rios

las cañerías, que en gran parte necesitan ser renovadas, fuera de las adquiridas últimamente con fondos remitidos de la Caja Nacional para las más urgentes reparaciones, á fin de que no quede en lo absoluto interrumpido el servicio.

El ingreso por arrendamiento de dichas aguas, que en la fecha alcanza á Bs. 400 más que menos, es insuficiente para atender las reparaciones.

La Casa Prefectural convertida en palacio de gobierno y justicia porque realmente se ha conseguido instalar en ella, con un hacinamiento embarazoso todas las oficinas públicas, quedando las de la Prefectura y Comandancia General en los corredores, necesita urgentes reparaciones para que no se desplome el edificio. En oficio aparte, y acompañado de los estudios precisos, he tenido el honor de elevar el presupuesto respectivo para esas obras, que importa cerca de 5,000 Bs. Detrás de este edificio existe un local vasto que dá á la calle Perú muy adecuado para la construcción de otro edificio que puede ser casa de justicia, cuartel ú otro de los varios que se necesitan en una población como ésta, de proporciones ya considerables.

El local de la Universidad, ruinoso yá también, se está trabajando merced á la remisión de Bs. 1,000 que se ha hecho del Tesoro Nacional, á los que se añadirá los Bs. 904 reconocida en el Presupuesto Departamental de este año, satisfaciendo así el justo reclamo del H. Concejo Municipal que atiende la obra.

Los otros pocos edificios fiscales de esta capital y provincias, requieren también ser inaplazablemente reparados y aseados.

....

....

Isaac Aranibar.

Oruro, junio 30 de 1904.

Al señor Ministro de Estado en el Despacho de Gobierno.

Señor:

Me es honroso elevar á la consideración del Ministerio de su digno cargo el Informe prescrito por el artículo 55, atribución 15 de la Ley de Organización Política.

Poco tiempo después de los deplorables acontecimientos del 10 de mayo, me cupo la honra de ser nombrado Prefecto y Comandante General de este Departamento y tuve la suerte de comenzar mis funciones en momentos en que se dictaba por el Supremo Gobierno un Decreto de amnistía general y absoluta. Con este motivo volvieron á sus hogares los pocos ciudadanos que se encontraban confinados, y el orden público ha permanecido inalterable desde entonces.

En los momentos de la lucha electoral se dió aviso á la autoridad de que algunos descontentos pretendían alterar el orden; pero ese dato no fué confirmado y sólo tuvo ocasión de recibir manifestaciones de muchos caballeros nacionales y extranjeros que ofrecieron expontáneamente sus servicios para el caso remoto de tener que contener un movimiento subversivo.

Es motivo de particular complacencia para mí, hacer constar en esta ocasión que el pueblo de Oruro, consagrado completamente al trabajo, es el guardian más seguro de la paz interna. La prueba de esta afirmación está en que la deficiente Policía de Seguridad ha bastado para conservar la tranquilidad pública. Sin embargo, se impone la necesidad de aumentar el personal policiario, pues siendo esta ciudad un centro importante minero donde converge el comercio de los demás departamentos, atrayendo gran número de población, es preciso resguardarla y darle mayores garantías.

Con 60 hombres que guarnecen actualmente la plaza, hay que hacer el servicio de guardia de la Cárcel, el de las dos sucursales, el del parque departamental y el de prevención. A más de estos servicios, tienen que hacer el de rondines durante las noches, lo que dá lugar á que los pocos soldados que se pueden conseguir, se vean imposibilitados de ejercer sus funciones al cabo de poco tiempo, abrumados por el constante trabajo.

Con tan pobres elementos, fueron inútiles los patrióticos esfuerzos del Intendente señor don Rodolfo M. Loza, que quiso sentar las primeras bases de una Policía modelo; y han fracasado también los planes de su sucesor el señor Julio C. Sevilla

Por lo mismo que vá acrecentándose la población y su riqueza, aumentan los malhechores que vienen de todas partes. Felizmente se ha podido aprehender á una gran parte de ellos y han sido remitidos al Panóptico de La Paz unos, y otros se encuentran á la disposición de la justicia.

Desgraciadamente los largos procedimientos judiciales y la

inseguridad del local que sirve de Cárcel, hacen que los esfuerzos de la Policía sean estériles, pues durante la lenta tramitación de los juicios, los reos tienen tiempo de fugar de su prisión.

En el Presupuesto vigente se ha omitido consignar una partida para la terminación de la nueva Cárcel, cuyo trabajo se inició bajo los más favorables auspicios; y esa omisión es tanto más lamentable, cuanto que los trabajos se encuentran ya bastante avanzados y la no continuación de ellos daría lugar á que se pierda lo mucho que se tiene gastado, cuando con una suma relativamente pequeña se podría dar fin siquiera á una sección del edificio que serviría mucho mejor que el local inadecuado que actualmente se ocupa.

Me permito llamar la atención del señor Ministro sobre esta obra que la considero de grande importancia.

Las elecciones para la renovación de una parte del H. Concejo Municipal se llevaron á efecto con la mayor tranquilidad en el mes de diciembre, y ha ingresado al seno del Ayuntamiento de 1904 un grupo de ciudadanos que se distingue por su laboriosidad y patriotismo.

Tanto la Municipalidad de 1903 como la de 1904, se han esmerado en cultivar con la autoridad política las más francas y cordiales relaciones.

Debe estar satisfecho el Supremo Gobierno, como lo está el país entero, de la forma irreprochable en que se han verificado las elecciones del 1.° y 2 de mayo para la renovación del Poder Ejecutivo y parte del Legislativo.

Por lo que toca al Departamento de mi mando debo decir á usted, señor Ministro, lo que dije en otra ocasión: se ha cumplido estrictamente el programa de libertad proclamado por el señor General Pando y su Gabinete.

Así en la Capital como en las provincias, los electores han gozado de amplias garantías y la función electoral de 1904, puede calificarse como un modelo de legalidad.

Por primera vez se ha visto completamente alejada la fuerza pública de los lugares en que se efectuaba el sufragio y es la única vez también en que nada han tenido que reprochar ni aún los más apasionados adherentes de los partidos de oposición.

Varios de los señores Cónsules y gran parte del elemento extranjero residente en esta ciudad, han manifestado públicamente su opinión justiciera en favor de las autoridades, por la imparcialidad con que procedieron en tan delicados momentos.

En cumplimiento de la Ley de 16 de octubre del pasado año, se ha dividido la provincia de Paria de este Departamento en dos provincias, con la denominación de Poopó, una de ellas, y con la de Abaroa, la otra.

La inauguración de la nueva provincia, se verificó con la solemnidad del caso el 4 de enero del corriente año, constituyéndose el juzgado y Fiscalía de Partido en la capital Challapata y el Juzgado de Instrucción y Agencia Fiscal en la capital de la 2.ª sección Salinas de Garci Mendoza.

En obedecimiento del Decreto Reglamentario de 11 de diciembre dé 1903, se organizó también el segundo domingo de febrero último la Junta Municipal de Salinas, previas las formalidades legales.

Con la nueva división política de la provincia, se ha alentado más el progreso de los pueblos especialmente del de la ciudad Challapata, en la que se han descubierto importantes minerales de estaño, que atraen justamente las miradas de los industriales sobre esa rica región.

Dicha ciudad está dividida en dos, por haberse formado una nueva población inmediata á la línea del ferrocarril, distante más ó menos un kilómetro del antiguo pueblo de Challapata. Por tal circunstancia, la vigilancia de la autoridad se hace algo difícil y el Prefecto no puede atender debidamente á las dos poblaciones, tanto más, cuanto que se ha suprimido el cargo de Intendente que era indispensable y que es preciso reponer á tiempo de formar el Presupuesto de 1905.

Es de urgente necesidad aumentar por las mismas razones, el número de celadores, pues son insuficientes los que ahora existen.

El Subprefecto de la provincia Abaroa, entre otras indicaciones, hace las siguientes, que esta Prefectura acoge y somete á la consideración de la Secretaría de su digno cargo:

«Conviene crear los vice-cantones de Jaruhuma de Aullagas, Lagunillas de Huari y Sevaruyo de Quillacas, donde actualmente funcionan Corregidores auxiliares. Jaruhuma tiene su circunscripción conocida, Sevaruyo debería tener los anexos de Soraga y Urmiri».

«Otra modificación territorial de notable necesidad es la de que el Cantón Culta de esta Provincia, se agregue al Cercado de Potosí y que los Cantones Llica y Tahua de Nor Lípez pasen á la jurisdicción de la Provincia «Abaroa» á cuya capital de 2.ª Sección dista solamente diez y seis leguas, mientras que á San Cristobal de Lípez, su capital actual, media una distancia de más de sesenta leguas.

Corroborando la anterior opinión, debo manifestar á usted, señor Ministro, que cuantas veces han ocurrido desórdenes en Cahúa ha sido el Intendente de Salinas de Garci Mendoza quien ha tenido que acudir á resguardar la vida y tranquilidad de los vecinos de ese Cantón. Tal ha sucedido, por ejemplo el 14 de febrero de este año, en que los indios de esa región cometieron actos del más repugnante salvajismo, y que fueron reprimi-

dos solamente con la presencia de la autoridad de la 2.ª Sección de «Abaroa».

Con el progreso de las minas de estaño, el Cantón Huanuni ha adquirido una importancia sorprendente desde hace cinco años. El pueblo está dividido en dos secciones por un pequeño río y una de dichas secciones corresponde á la Provincia del Cercado y la otra á la de Poopó. Esa división llega á ser absurda, porque la mayor parte de los trabajadores de Huanuni son los habitantes de la ribera derecha y sólo se trasladan á la izquierda para ir á atender sus labores. Es, pues, indispensable anexar á la jurisdicción de este Cercado el pequeño caserío que depende del Cantón Venta y Media, señalando como límite interprovincial la cumbre de un cerro en que están apoyadas las pequeñas viviendas ya nombradas.

Por los cuadros estadísticos que acompaño al presente informe, se vé que el movimiento de la oficina de Correos de esta Capital ha aumentado considerablemente con relación á años anteriores, lo que impone también la necesidad de dotar de mayor número de empleados á esa importante sección de la Administración pública mejorando sus sueldos por razón de que la subsistencia se hace cada día más costosa en Oruro.

Promovido con justicia el señor Mariano Palenque al puesto de Administrador de la Aduana Nacional, se ha hecho cargo de la Administración de Correos el señor Luis Natalio Bernal, cuya versación en el ramo es incontestable.

La Empresa Carretera ha cumplido extrictamente su contrato para el trasporte del correo á La Paz y los demás al resto de la República se hacen por la posta con toda regularidad, aun que teniendo que vencer muchas dificultades.

Aquí cabe manifestar al señor Ministro que la mayor parte de las postas se encuentran en estado ruinoso y en los puntos en que no existen poblaciones, el infeliz viagero tiene que descansar de sus fatigas en miserables aposentos, sin puertas generalmente y con techos que no protejen contra la intemperie por su absoluto deterioro.

Mientras los proyectados ferrocarriles vengan á salvar estos inconvenientes, conviene asignar en el presupuesto una cantidad suficiente para hacer siquiera habitables las postas de Ancacato, Vilcapujio, Tolapalca, Lagunillas y otras que sería largo enumerar.

---

ha hecho en gran parte con la prestación vial, habiendo concurrido á esa labor los Subprefectos de «Abaroa» y Poopó. Actualmente continúa el trabajo con las mismas condiciones, y los empresarios aun tienen que superar muchas dificultades que se les presentan.

Se ha dirigido una circular á los Subprefectos de Provincia, para que aprovechando del servicio de la prestación vial, pongan expeditos los caminos de los minerales de mayor importancia hasta comunicarlos con la línea del ferrocarril en «Abaroa» y Poopó, y hasta los pueblos inmediatos en la de Carangas y el Cercado.

El 6 de abril del corriente año, el Consejo de Higiene de Antofagasta declaró oficialmente la presencia de la peste bubónica en el puerto, y con tal motivo el señor Agente Aduanero de Bolivia don José Durandeau, dirigió á esta Prefectura un telegrama comunicando la alarmante noticia.

Tan pronto como tuve conocimiento de ella, me dirigí al H. Concejo Departamental poniéndolo sobre aviso y manifestándole que prestaría gustoso toda cooperación para hacer efectivas las medidas profilácticas que tuviese á bien dictar.

Convoqué también á los Miembros del Tribunal Médico y á varios vecinos notables y unos y otros se apresuraron á acudir al llamamiento que se les hizo. En una de esas reuniones, y en vista de que acrecía el peligro, tanto los HH. Concejales, como los facultativos, opinaron por la creación de la Junta de Sanidad, que debía colaborar al Ayuntamiento, la misma que se constituyó bajo la presidencia del Prefecto, con el siguiente distinguido personal: Doctor Atiliano Aparicio, Presidente del H. Concejo Departamental; doctores Zenón Dalence, Apolinar B. Mendizábal, Félix Suaznábar y Rosendo Cullaín y C., Presidente y Miembros del Tribunal Médico respectivamente; señores Fortino Aguirre, Benigno Fernández y Jorge Béjar, Munícipes; señor Severo Lora, Inspector Fiscal del Ferrocarril; señor Emilio Benavídes, como representante de la Industria Minera, señor Heimbert Hinze del alto comercio, señor Daniel Ceballos de los propietarios y Presbítero D. Gumercindo Camacho, de la clase obrera.

Sin interrupción y con un celo digno de encomio, funcionó la Junta dos veces á la semana tomando medidas de importancia y siguiendo al Concejo Municipal algunas que fueron inmediatamente puestas en práctica.

Se convocó al Comercio para evitar la alza de los artículos de primera necesidad en previsión de una probable suspensión del tráfico del ferrocarril á Antofagasta y los negociantes en general dieron una prueba de espíritu levantado, fijando tarifas que en nada se diferenciaban de las que habían fijado para el tiemp normal.

Cuando se tuvo conocimiento de que excedia de 40 el número de casos en el Lazareto de Antogasta, la Junta temerosa de que nos invadiera el terrible flajelo resolvió enviar un facultativo que, á más de estudiar en el terreno los caracteres de la enfermedad, suministrase todos los datos precisos para continuar dictando órdenes preventivas. De otro lado, se tenía noticia de que la Empresa del Ferrocarril era un tanto loxa para hacer la desinfección de la carga y los pasajeros que viajaban de aquel puerto á esta ciudad y era necesario enviar á alguien que diese la seguridad de que esas precauciones eran tomadas con toda proligidad.

Para este objeto el Supremo Gobierno suministró la suma de Bs. 1,000 y otro tanto ó más ha pagado el H. Ayuntamiento.

Requeridos los médicos de la localidad, todos se manifestaron dispuestos á ir á desempeñar esa delicada comisión y con el fin de evitar suceptibilidades se hizo la designación por suerte, habiendo sido favorecido el doctor Apolinar B. Mendizábal.

Dos meses duró la misión de este distinguido médico y en ese breve tiempo dió muestras palpables de su abnegación y amor á la ciencia. La prensa toda de Antofagasta elogia el comportamiento del doctor Mendizábal y da cuenta de que ha sido un brazo vigorozo para combatir la epidemia. A su regreso ha dado una interesantísima conferencia que hace honor á su estudio y consagración.

Tuve ocasión de poner en conocimiento de ese Ministerio el deseo del vecindario de Oruro, secundado por el de Cochabamba, de establecer una oficina de cuarentena en Ollagüe, ú otro centro de la línea del Ferrocarril; pero esa medida, por ser externa no fué acogida por el Supremo Gobierno. Felizmente los hechos han demostrado que toda interrupción de tráfico, había causado solamente un irreparable quebranto en nuestras rentas Aduaneras.

Oportunamente se han recibido de la ciudad de La Paz y de nuestra Legación en Santiago de Chile, considerables cantidades de suero antipestoso que, en caso preciso, nos habrían servido para combatir la epidemia que tantos estragos ha hecho en todas las poblaciones donde no se conocía el famoso producto debido al talento de Jersin y Kitasate.

Es clamoroso el estado de ruina en que se encuentran todos los edificios fiscales en la Capital y Provincias. Con tal motivo he dirigido varias comunicaciones á las distintas Secretarías de Estado, pero la difícil situación del Tesoro Nacional y del de este Departamento, han impedido que se satisfaga la necesidad premiosa de reparar las principales oficinas como son la Casa de Justicia, la de Correos, la de la Aduana, el Colegio Bolívar y los Almacenes fiscales.

El costo de la reparación urgente del llamado Palacio de Justicia está avaluado en Bs. 5,500 y si no se atiende á su recons-

trucción en los primeros meses de 1905, costará la obra el doble.

El de la Aduana Nacional se ha calculado en Bs. 1,700.

El del Colegio Bolívar en Bs. 1800, á fin de poderlo dotar de algunos compartimientos especiales y adecuados á las condiciones de higiene y salubridad que requiere todo establecimiento de Instrucción.

La casa de correos, con un gasto de Bs. 2,000 podía quedar perfectamente conformada al objeto que se le ha destinado.

En otro lugar me he ocupado del edificio destinado á la Cárcel.

El Palacio de Gobierno permanece inconcluso desde hace dos años, tanto porque el contratista de la obra no ha cumplido ninguna de las cláusulas de su contrato, cuanto porque las distintas Legislaturas han asignado para ese trabajo sumas tan pequeñas, que son insuficientes para terminarlo.

Es muy sensible que se hubiese adoptado para esta obra un plan que no consulta ni la comodidad ni la elegancia. Terminado el Palacio, tendremos un edificio sólo digno del siglo XVI.

En las calles Washington y Bolívar existen, unos terrenos pertenecientes al Estado que sería oportuno venderlos en subasta pública, porque no son útiles y sólo sirven de muladares que es preciso destrair. Con el producto de esta venta se podría impulsar la obra de la Cárcel, ó dar al Colegio Nacional Bolívar la amplitud y comodidad que debe tener.

La Junta de vecinos encargada de la inversión y administración de los fondos provenientes del servicio de aguas potables de Jalaqueri. ha correspondido dignamente al objeto de su creación. Se halla compuesta de los señores Emilio Benavídes, Gabriel C. Valverde, Florian F. de Córdova y Ricardo Vargas, estos dos últimos reelegidos en febrero del corriente año.

Merced al patriotismo de tan distinguidos caballeros, los fondos de aguas se han manejado con la mayor economía y pureza y se ha podido encargar á Europa una considerable cantidad de cañería, para renovar la deteriorada y ensanchar el servicio en la población.

Terminado el contrato de arrendamiento que tenía celebrado con la Compañía Huanchaca, ha reasumido la administración del Ferrocarril la «Antofagasta and Bolivia Rastway Company» desde el 1.° de enero del año en curso.

Respecto al movimiento del tráfico y las condiciones en que se efectúa, presentará á ese Ministerio un informe especial el Inspector don Severo Lora. Sin embargo, cumplo con un deber al comunicar á usted que á pesar de haber trascurrido un semestre desde que la Compañía inglesa se hizo cargo de la Administra-

ción, no se nota mejora alguna en el servicio y el comercio se queja con razón de las irregularidades que se cometen.

Por otra parte, la Empresa no reconoce autoridad de ninguna clase en toda la linea y se crée de tal manera autónoma, que no ha permitido ni aún la ingerencia de los funcionarios judiciales, cuando estos fueron á reconocer el cadáver de un fogonero fallecido á causa de un siniestro ocurrido el 16 del presente.

Ha limitado las facultades del Inspector Fiscal, al simple examen de la contabilidad de la Empresa, lo que hace pensar que sería mucho mejor suprimir este cargo, reemplazándolo por otro que se dedique únicamente á la inspección de los libros.

Es de inaplazable necesidad poner en planta la legislación ferrocarrilera en la República, especialmente en estos momentos en que se ván á multiplicar las líneas en el territorio nacional.

El comercio y el pueblo reclaman también una rebaja en los fletes, los artículos de primera necesidad, pues los que rigen actualmente son muy exagerados. Dicha rebaja en nada perjudicaría á la Empresa, que percibe pingües utilidades, como se vé por los cuadros presentados por el Inspector señor Lora.

El señor Ramsay Smith, vice Cónsul de Su Magestad Británica, ha obtenido del Supremo Gobierno de la República el *exequatur* respectivo para ejercer su cargo en la ciudad de Oruro y con tal motivo forma parte del H. Cuerpo Consular.

Por ausencia del señor Augusto Reinecke, Cónsul del Imperio Alemán, ha quedado encargado el señor Erich Findel.

En el curso del presente año la Prefectura no ha tenido ocasión de atender ningún reclamo de los señores Cónsules, lo que prueba que el numeroso elemento extranjero residente en esta capital goza de las más amplias garantías.

Por razones de higiene y á fin de reprimir algunos actos semisalvajes que se cometían el día 2 de noviembre, el H. Ayuntamiento de 1903 dictó una ordenanza suprimiendo la erección de túmulos en las iglesias y solicitó el auxilio de la fuerza pública para hacer cumplir tal disposición. En cumplimiento del artículo 53, atribución 13.ª del Decreto Supremo de 10 de enero de 1903, facilité el número de soldados que se necesitaba y el pueblo acató sin inconveniente la resolución del H. Concejo.

Probablemente mal informado, S. S. Iltma. y Rdma., el Arzobispo de la Plata, vió en este acto legítimo de la Municipalidad un ataque á la Religión y declaró en entredicho los templos, ó incursos en excomunión á los ediles de Oruro y á los que habían apoyado tal ordenanza.

El auto arzobispal fué recibido con glacial indiferencia, y como las Iglesias estuvieron clausuradas durante un mes, más ó menos, los fieles se abstuvieron de concurrir á ellas entregandose á las prácticas religiosas en sus propias casas.

. . . . . .

. . . . . .

ALFREDO ASCARRUNZ.

Prefectura y Comandancia General.—Potosí, 29 de junio de 1904.

Al señor Ministro de Gobierno.

La Paz.

Señor Ministro:

Cumpliendo un deber impuesto por la Ley de Organización Política, tengo el honor de elevar á consideración del Supremo Gobierno, el informe anual del movimiento administrativo de este Departamento, aunque el escaso tiempo que desempeño la Prefectura, no me haya dado el conocimiento suficiente para hacer las indicaciones, y procurar las reformas indispensables en el Gobierno local que se me ha encomendado y con mayor razón cuando los Subprefectos de las provincias no han pasado su respectivo informe, dejando de cumplir con este deber legal.

Gobierno.

Prefectura.—Por reiterada renuncia de mi antecesor don Carlos Torrico, me hice cargo de la Prefectura y Comandancia General del Departamento, mediante título expedido por el Supremo Gobierno el 13 de abril último prestando el juramento de ley en manos del señor Presidente de la Corte Superior del Distrito. En ese acto oficial me permití trazar el programa que debía seguir en la Administración pública y aseguro al señor Ministro que he sabido cumplir con estricta sugeción á la ley y á los fueros de mi conciencia.

Los empleados de la Prefectura cumplen bien sus deberes no obstante el exiguo sueldo que gozan y cuyo aumento se hace indispensable para mejorar el servicio público.

Me impongo el deber de recomendar al Secretario doctor Joaquin de la Quintana, que desempeña sus funciones con notable contracción é inteligencia, como acto de merecida justicia.

Orden público.—Por fortuna en este Departamento se ha mantenido inalterable y la autoridad no ha tenido necesidad de tomar ninguna medida para conservarlo. Esto enaltece el Departamento de mi mando y manifiesta el buen sentido de que se halla animado.

Policía de Seguridad.—En reemplazo del señor Roberto de la Quintana, fué nombrado Intendente de la Policía de Seguridad el doctor Adrian Vila Valda que asumió sus funciones el

día 27 de abril último. Desempeña su cargo con toda corrección y á satisfacción general.

Es indispensable aumentar el sueldo de los comisarios de la Policía de Seguridad, para conseguir mayor servicio con un personal honorable é idóneo. La población en esta ciudad ha aumentado notablemente, en los dos últimos años y el servicio de Policía requiere mayor atención y cuidado.

Correos.—La oficina en esta ciudad no está perfectamente servida por la irregularidad con que desempeñan sus funciones los empleados subalternos. Repetidas reclamaciones han surgido ante la Prefectura sobre desvio de cartas certificadas y la mala distribución de la correspondencia en las horas determinadas por ley. Sin embargo de que el jefe de esta oficina procura establecer un régimen correcto, aun no se puede conseguir buen resultado.

Telégrafos.—La oficina de esta ciudad á cargo del señor Ruperto Leitón, funciona con alguna regularidad y siendo frecuente la interrupción de la línea, especialmente al Norte, no puede remediarse el inconveniente hasta no proceder á la renovación completa ó siquiera parcial de los postes que se encuentran en pésimo estado, especialmente en la jurisdicción del Pilcomayo á esta ciudad que en partes hay necesidad también de renovar el alambre.

El Jefe de esta oficina insinúa la necesidad de proporcionar algunos muebles indispensables para el local donde funciona. Conceptúo que su solicitud es legítima.

Cárceles.—Año por año se acentúa la necesidad de reparar convenientemente las dos cárceles que existen en esta ciudad para la seguridad de los presos, cuyo número alcanza á una cifra respetable. En verdad estos establecimientos lejos de ser lugares de corrección no son otra cosa que focos de infección y molicie, tanto porque los edificios no son adecuados para el objeto destinado cuanto por que los presos no tienen ocupación alguna, que pudiera siquiera en parte soliviar sus más premiosas necesidades. La instrucción moral y religiosa es desconocida, porque ni el señor Vicario Foráneo ni otro cura de almas, cumple con los deberes que no sólo su ministerio le impone, sinó los del Reglamento de la Policía de Seguridad.

Es de imperiosa necesidad preocuparse de la conveniente reparación de las cárceles, asignando en el Presupuesto una suma que sea bastante á su objeto.

Edificios Públicos.—Son cuatro los edificios fiscales que existen en esta Capital. El Colegio Pichincha y el local de la Corte Superior del Distrito que se encuentran en regulares condiciones y la Prefectura y Cuartel grande que están en completa ruina, especialmente el de la Prefectura que está á punto de desplomarse. Las subvenciones votadas cada año apenas si alcanzan para el aseo y ornato de la parte exterior. Se impone como una necesidad inaplazable la formación de un plano y una suma de Bs. 30,000 par reparar el palacio y una suma de Bs. 10,000 para refaccionar el cuartel grande. Los otros edificios no requieren de pronto ningun trabajo.

Postas.—El servicio de postas es pésimo, tanto en el trayecto á La Paz como á Sucre y al Sud de la República. Una innovación que con carácter urgente se impone es la de variar la ruta de esta ciudad á Sucre trasladándola por el camino carretero que presta mayores comodidades á los transeuntes y la distancia no aumenta sinó con dos leguas á la del trayecto actual. El señor Administrador de Correos de esta ciudad en el informe que pasa á la Dirección hace notar esa conveniencia con mayores datos.

Elecciones.—Las que tuvieron lugar en diciembre último para constituir el Municipio revistieron carácter legal sin más discrepancia que la de los opositores que no siempre reconocen la corrección de procedimiento.

La elección de Presidente y Vices de la República y la de diputados efectuada en los días 1.° y 2 de mayo último, fueron las más libérrimas de cuantas se realizaron en otros tiempos, hasta el punto de que los mismos partidos opositores han hecho justicia y reconocido la imparcialidad y corrección de precedimientos de la autoridad política que ha dado ámplia é ilimitada libertad en el derecho de sufragio á todos los ciudadanos sin distinción de colores políticos. Sobre este particular me permití pasar informe ásu dig no Ministerio con fecha 18 de mayo y marcado con el N.° 177, acompañando, además, la certificación de los Presidentes de las seis mesas receptoras de sufragios que únicamente hacían constar haberse procedido con estricta sugeción á la ley en ese acto democrático. La prensa local tuvo la hidalguía, especialmente la opositora, de reconocer la libertad de sufragio no sólo en esta capital sinó también en provincias de donde los Subprefectos han enviado informaciones judiciales para acreditar ese hecho.

Corregidor de Uncia.—Como tuve ocasión de comunicar á ese respetable Ministerio, en su oportunidad, aquel funcionario

habia sido destituido por un comicio popular y reemplazado con otro, por ciertos motivos criminosos en concepto de los vecinos de aquella localidad. La Prefectura inmediatamente que recibió aviso de este hecho, desautorizó el irregular procedimiento y ordenó al Subprefecto de la provincia Charcas restituya al corregidor anterior, legalmente nombrado, en su puesto y actualmente ejerce sus funciones. Los promotores de ese movimiento han sido sometidos á juicio criminal, por incitativa al Ministerio Público. Fuera de este caso no se ha presentado otro y en todos los cantones funcionan con regularidad los corregidores.

Fomento.

Caminos. -He de discernir cumplida justicia á mi antecesor don Carlos Torrico al hacer constar que durante su administración, hizo los mayores esfuerzos por mejorar las condiciones de nuestra vialidad, abriendo camino carretero hácia el Norte y estableciendo un trabajo sério en los caminos de herradura. Todos ellos, en la jurisdicción de este Departamento se encuentran en condiciones excelentes. La Prefectura ha tenido especial cuidado en establecer la comunicación con la Capital Sucre, mejorando el estado del camino carretero que está ahora expedito. Actualmente el Director General don Hilarión Sequeiros se ocupa de levantar de cal y piedra en la cuesta de Yanana ó del Buen Retiro donde exigían más sérias reparaciones. Si el Supremo Gobierno vota los cinco mil bolivianos solicitados para esa obra, el camino se pondrá en excelentes condiciones y el tránsito de rodados será permanente aun en la estación de lluvias, aprovechando de las positivas ventajas que ofrece el Puente Sucre.

No he de dejar de consignar en esta parte de mi informe el patriotismo con que el señor Carlos Arce ha contribuido á la obra poniendo á la disposición del señor Sequeiros dos carros para el acarreo de materiales en la cuesta de Yanana de una manera gratuita. Con ese contingente, ha podido acumularse en aquel lugar la piedra y demás útiles necesarios á las construcciones indispensables, pudiendo asegurarse que nos ha ahorrado gastos exorbitantes.

La construcción del camino carretero de esta ciudad á Uyuni, corre á cargo de una Junta Patriótica y si el Supremo Gobierno atiende sus solicitudes, que se hallan pendientes, continuará el trabajo y en cuatro meses más, estará establecido dicho camino carretero.

Ricardo Cortés.

Prefectura del Departamento de Tarija.—Junio 18 de 1904.

Al señor Ministro de Estado en el Despacho de Gobierno y Fomento.

La Paz.

Señor:

Cumplo señor Ministro, con el deber de pasar á la ilustrada consideración de usted, el informe anual de los actos de la Administración política de este Departamento, durante el año transcurrido, á fin de que, los procedimientos funcionarios de la autoridad que suscribe, sean apreciados tanto por el Gobierno como por mis conciudadanos.

Durante el período constitucional próximo á fenecer, ha sido servida la Prefectura de este Departamento, por tres ciudadanos, siendo de éllos, el suscrito el que ha permanecido mayor tiempo en el ejercicio de tan importante cargo, á pesar de las reiteradas renuncias que hice de él y de la poca voluntad que siempre han demostrado los vecinos de este país para tolerar por algún tiempo una misma persona á la cabeza del Departamento. Más, sea por la bondad de mis actos, por el espíritu de conciliación que siempre me ha distinguido ó por suma indulgencia de parte de mis gobernados, á la vez que de honrosa é inmerecida confianza de parte del Supremo Gobierno, me han obligado á continuar en el puesto y á que por cuarta vez, tenga el agrado y la satisfacción de elevar el informe prescrito por el inciso 2.°, atribución 14.ª del artículo 29 de la Ley de Organización Política y atribución 15.ª del artículo 55 del Decreto Reglamentario, de dicha Ley.

Esperaba que finalice el presente semestre para acompañar á este informe los Cuadros que demuestren el movimiento económico y administrativo de las diferentes oficinas públicas de este Departamento; pero, como en su telegrama de 8 de junio presente, me insinúa usted el envío de este documento á la brevedad posible, esto es, antes del 1.° de julio fijado en su respetable Circular N.° 59 de 25 de mayo próximo pasado, á fin de publicarlo como anexo á la Memoria anual que impresa desea presentar usted el 6 de agosto al próximo Congreso Nacional,—me veo en la precisión de acelerar el envío del presente informe, haciéndolo en los más lacónicos términos.

Relaciones Exteriores y Culto.

Durante el presente año, se ha mantenido en este Departamento el mismo personal consular que detallé en mi informe del año pasado. Las relaciones comerciales de este Departamento con la vecina República Argentina, son cada día más fuertes y vigorosas y ellas se estrecharán aún más con la apertura que ac-

tualmente y por resolución de 11 de enero último se hace del camino de Palcaya, Capital de la Provincia Arce, al Orán, Departamento de la Provincia de Salta. Innegables é inmensas son las ventajas que ha de traer este nuevo camino, para este Departamento y muy en especial para las Provincias «Avilés» y «Arce», cuyos vecinos viajan al Orán abriendo personalmente una estrecha senda.

Límites.—No dudo que si las Comisiones de límites entre Bolivia y la Argentina, comienzan las operaciones en julio próximo, quedarán en toda la frontera de este Departamento, colocados los hitos y fijada la línea divisoria; pues el año pasado, nada se adelantó sobre el particular.

Parece que la Comisión argentina ha despertado un vivo interés en el Gobierno de su país, para rectificar los límites fijados en el protocoló de 10 de mayo de 1889, sobre la zona de territorio encerrado entre los ríos «Bermejo» y «Tarija», convencida como se hallaba de la feracidad de aquel terreno y de las riquezas que encierra. Con este motivo, la autoridad que suscribe, en acto de previsión, envió al Ministerio del ramo, extensos informes, en oficios números 306, 307 y 354 de 5 y 6 de setiembre y 19 de octubre del año próximo pasado, insinuando, á la vez, la necesidad de tomar posesión de ese territorio, abrir el camino que lo ponga en comunicación con nuestros centros poblados y fundar un Fortín militar en el mismo ángulo que forman los ríos «Bermejo» y «Tarija». Todo esto hice además presente en esta Ciudad, á algunos Representantes Nacionales, y felizmente, al presente, mediante la acción patriótica del Gobierno y de los expresados Representantes, se lleva á cabo estos proyectos; esto es, la apertura del camino y la fundación é instalación del Fortín, al que se le ha dado el nombre de «Fortín Campero» y á cuyo acto debo ir personalmente dentro de pocos días, prévia la autorización que me ha concedido ese Ministerio y para lo que se halla lista la fuerza militar respectiva, la que partirá á su destino el día de hoy ó mañana.

Culto.—Han continuado cordiales las relaciones que ha mantenido mi autoridad con los señores Párrocos y con los RR. PP. del Convento Franciscano, quienes se hallan á cargo de la reducción de los salvajes del Chaco, donde tienen establecidas las respectivas Misiones y de las que algunas pueden ser ya entregadas á la administración civil, según me lo manifiesta el R. P. Prefecto de Misiones, en oficio que trascribo en otra sección. Las Misiones son: Machareti, Tigüipa, San Antonio, San Francisco, Tarairí, Aguairenda, Chimeo é Itau. Estas dos últimas han sido elevadas al rango de Cantones.

En mi informe anterior, consigné los nombres de los Pa-

dres que las atendían, el número de Parroquias en que se halla dividido el Departamento y el número de templos con que cuenta, por lo que creo innecesario volver á consignar en el presente.

Gobierno y Fomento.

Al principiar este informe, he espresado que el suscrito, durante el actual período constitucional, ha desempeñado por mayor tiempo el importante cargo de Prefecto y Comandante General del Departamento; pues, el señor Guillermo Cainzo lo desempeñó desde el 4 de mayo de 1899 hasta el 30 de marzo de 1900, en que se retiró para aceptar el alto cargo de Senador por este Departamento. El señor Juan Maldonado, desde el 30 de marzo de 1900 hasta el 9 de enero de 1901, y el suscrito desde esta última fecha hasta el presente, motivo por el que, me tóca por cuarta vez elevar á su consideración documento de esta naturaleza.

En el año trascurrido nada de extraordinario se ha producido y mi política de conciliación y respeto á los derechos y garantías de los ciudadanos, ha sido la norma de mi conducta funcionaria.

Subprefecturas.—En las cinco Provincias del Departamento continúan como Subprefectos los señores Leopoldo Coratez, Majin Torres, Benjamín Velásquez, Juan de Dios Garay y Emilio Araoz, los que gozan de influencias y prestijios en las Provincias Méndez, Avilés, Arce, Salinas y el Gran Chaco respectivamente.

Los Corregidores, tanto de esta Capital como de las Provincias, han sido sacadas del mejor personal, cuidándose de dar cumplimiento á lo preceptuado en la última parte del artículo 105 de la Constitución.

Policías.—Ha continuado como Intendente de la Policí de seguridad de esta Capital, el doctor Napoleón Pantoja, cuyo comportamiento ha sido satisfactorio. Igualmente, ha continuado el personal subalterno, compuesto del señor José Pantoja, Comisario Mayor, de los señores Luís René Caso y Manuel Delgado López, como Comisarios.

Esta institución, que podemos decir es la primera, deja aún mucho que desear, á motivo de su escaso personal. De desear sería aumentar el número de Comisarios y dotarla de veinticinco celadores; pues, al presente, se halla atendida por un piquete de 8 á 10 soldados que se desprende de la Columna del Orden de esta Ciudad, acarreando este procedimiento sérios inconvenientes, á mérito de tener dichos soldados varios jefes, como son los dos de la Columna á que pertenecen y el Intendente y Comisarios de di-

cha Policía, á cuyo servicio van por piquetes que se turnan cada 24 horas.

En las Provincias continúa el pésimo servicio policiario y mientras los señores Subprefectos no dispongan siquiera de dos soldados celadores, el orden público y las garantías reales y personales, estarán á merced del buen sentido de los habitantes. En mi informe anterior yá hice presente esta notable falta y solicité dos celadores para ca la Provincia, los que, ade más, podrían servir para cooperar al cobro del impuesto territorial; pues sensible es tener que expresar que la mayor parte de los c ntribuyentes de este impuesto, no lo cancelan mientras no se ponga en movimiento la fuerza pública.

Esta falta ocasiona también el ningún ingreso de multas en las Provincias, cuya recaudación y respectiva rendición de cuentas, ha sido tantas veces recomendada por el señor Ministro de Hacienda.

La Policía Municipal de esta Capital, cuenta para su servicio, según su presupuesto, con un Comisario Mayor, cinco Comisarios y trece vigilantes. El Munícipe, comisionado de Policía, hace las veces de Intendente de élla.

Prensa.—Pasado el movimiento electoral, juzgo que no quedarán más periódicos permanentes en el país, que «La Estrella», «El Trabajo», «El Pensamiento», «El Boletín Antoniano» y «Boletín Departamental», los que no dejarán de publicarse, aunque con algunas interrupciones. Su labor y actitud, más activas que el año pasado, á causa de la lucha política, no ha dejado en algunos órganos de llegar á la actitud é intemperancia impropias de espíritus serenos y acostumbrados á las luchas democráticas; pues, el insulto y la diatriba, lejos de convencer y llevar la verdad á la conciencia del público, exacerva é irrita las pasiones, produciendo la protesta de las conciencias sanas, sensatas y honradas; siendo muy pocos felizmente los que aplauden tan funesta actitud. Al frente de tan funesta situación, mi respeto por el noble apostolado de la prensa, ahora como en todo el período de mi administración, ha sido incondicional.

Elecciones.—Desearía, más bien, no tocar este punto, para que no se crea que trato de sincerar mi conducta y la de mis subalternos; pero el deber oficial me impone hacerlo.

Mi mayor atención la he puesto en conservar el orden público y cuidar de que la fuerza armada de mi dependencia no ultraje ni de palabra ni de obra, á los ciudadanos, ni antes ni en las elecciones especialmente ni después de ellas; pero, á pesar de este mi particular empeño, no ha dejado de producirse uno que otro caso, los que felizmente son muy pocos, pues no pasan de cuatro,

de los que unos se hallan en conocimiento de los tribunales ordinarios y otros han sido castigados de orden de la autoridad que suscribe. En toda lucha política, si no es imposible es muy difícil poder evitar las peleas y contiendas entre los ciudadanos adherentes de los diversos grupos políticos y como la fuerza policiaria tiene forzosamente que ocurrir á contener todo desórden, resulta que las más de las veces tiene que recurrir á su arma para hacerse respetar, hecho por el que siempre la prensa opositora la tilda como parcial y promovedora de los desórdenes; pero, felizmente, ningún desórden grave; sério, que haya comprometido la existencia de algún ciudadano, se ha producido en este Departamento, aparte de lo ocurrido con el señor Juan José Colodro, que fué entre particulares y quien á los doce ó quince días quedó restablecido de las heridas que recibió.

A pesar de los extensos informes que pasé á ese Ministerio, en oficio números 417, de 14 de diciembre último, sobre las elecciones municipales, y números 189 y 190 de 6 y 13 del presente mes, de la correspondencia que he dirigido á los Subprefectos y de la que he cambiado con el señor Presidente del Directorio del Partido Constitucional de esta ciudad, doctor Heriberto Trigo, que en copia legalizada he pasado á manos de usted, me es satisfactorio volver á ratificar el tenor de dichos documentos y asegurar á usted que de mi parte he hecho todo lo posible por realizar las elecciones bajo la más amplia libertad y para que no haya queja alguna contra la autoridad política. En efecto, todas las denuncias que hace la prensa de oposición, se dirijen contra los miembros de las mesas inscriptoras y receptoras y contra otros poderes que no están subordinados á la acción de mi autoridad. También se denuncia á la fuerza pública por intervención, pero no me explico cómo los Presidentes y Secretarios de las mesas receptoras, que en sus dos tercios se componía de adherentes de los partidos conservador y puritano, hayan otorgado á la fuerza pública que resguardaba el recinto de dichas mesas, certificados de correcto y buen comportamiento.

Todas las quejas que se me presentaron se reducían á que la fuerza pública asumía cierta parcialidad al permitir el ingreso de los ciudadanos al recinto de las mesas; pero esta clase de quejas cuya resolución correspondía más bien á los Presidentes de éllas, fueron atendidas por el suscrito en la esfera de lo posible, haciendo públicamente á los jefes de la fuerza las prevenciones precisas para que observen el mayor respeto y legalidad.

No me hallo educado en la escuela de la imposición y mi respeto á las libertades públicas y en especial á la del sufragio, han sido bien conocidas; pues, abrigo la convicción de que toda imposición y todo fraude en esta materia, no hace más que desacreditar y deshonrar al candidato y al partido político que la ejercita.

Todo reclamo, toda solicitud de los Presidentes de los diversos partidos políticos, era atendido por el suscrito, y así, antes y después de las elecciones, he ordenado la libertad de todos los ciudadanos que por otras causas se hallaban arrestados en la Po-

licía, no habiendo desatendido en este orden ninguna insinuación de los Presidentes de los Directorios.

Suspendí el cobro de la Prestación Vial, el apremio de los deudores al Fisco con plazo vencido y auto de solvendo ejecutoriado, así como ordené se suspenda el giro de innumerables pliegos de cargo hasta pasadas las elecciones, á fin de no dar á los partidos políticos la más pequeña nota de intervención de mi parte.

Las cédulas fueron selladas en mi presencia y pasado este acto, guardé bajo de seguridad el sello; no habiéndose dado á los Presidentes de las Mesas, más que el número de cédulas necesario para cada série, por cuya recepción me hice acusar el correspondiente recibo. En esta virtud, puedo asegurar y garantizar que no han habido cédulas clandestinas, salvo que alguno ó algunos de los miembros de las Mesas, las hubieran tomado de las que se les dió. Con iguales cuidados y precauciones remití las cédulas extrictamente necesarias á los Subprefectos de las provincias, quienes me han acusado también el correspondiente recibo

Las Mesas Inscriptoras de la Capital y Provincias, han funcionado sin guardia alguna y las listas de los ciudadanos inscritos, han sido oportunamente publicadas en el «Boletín Departamental».

Conforme á costumbre inveterada en este Departamento y á reiteradas insinuaciones de los señores Subprefectos, he mandado á las Provincias piquetes militares, con el sólo y exclusivo objeto de resguardar el orden público en los dias de elecciones. Estos piquetes, han sido tan diminutos, que el mandado á la Provincia de Salinas, se componía de ocho soldados y un oficial; los enviados á las Provincias de «Avilés» y «Arce», de cuatro, y de seis el destinado á la Provincia «Méndez».

El día anterior á las elecciones, llegaban noticias alarmantes del Cantón Tolomoza, donde numeroso personal de los tres partidos políticos, había ido bien armado en busca de electores, al extremo de que respetables caballeros y aún el mismo Presidente del Directorio de la Unión Liberal, me representaron verbalmente y por escrito, la necesidad de enviar á dicho Cantón la fuerza necesaria para mantener el orden; me negué rotundamente y me limité á enviar un Comisario de la Policía de Seguridad á que examinara la situación y me diera parte si era ó no necesario el envío de la fuerza. Además, el señor Presidente del Directorio del Partido Constitucional, doctor Heriberto Trigo, á quien hice presente esta situación, me dió expontáneamente un oficio para el jefe del grupo de su partido, insinuándole se abstenga de producir ó fomentar desórdenes, oficio que llevó el citado Comisario.

En la semana antes de elecciones fueron destituidos algunos Corregidores, por haberse comprobado su intervención en asuntos electorales.

En mi oficio informativo, N.° 189 de 6 del presente, entre otras cosas, decía á usted lo siguiente:

«La exaltación política llegaba á límites increibles. Casi

« todas las noches se disparaban tiros en distintas direcciones de « la ciudad; todos se armaban de revólveres, cuchillos, etc., y se « preparaban para la elección, en cuyo día amenazaba estallar una « terrible tempestad, sin embargo de que con la oportunidad de- « bida se publicó un bando de buen gobierno hasta que invité á « los Presidentes de los Directorios de los tres partidos y se sus- « cribió el acuerdo que en copia legalizada corre á fojas del lega- « jo adjunto. En esta conferencia, manifesté que el 25 de abril « había hecho renuncia irrevocable del cargo, y que si no encon- « traba el apoyo necesario para conservar el orden público, me « ausentaría de la ciudad dejando en mi lugar al señor Intenden - « te, para que presidiera el gobierno departamental en los días de « elecciones.—En respuesta, recibí contestaciones muy honrosas, « pues el señor Presidente del Directorio del Partido Constitu « cional, entre otras cosas me dijo: que mi autoridad era la única « garantía con la que contaba el país. Los doctores Rodolfo « Castellanos y Rosendo Retamozo, el primero candidato á Sena- « dor por el Partido Puritano, y el segundo, candidato á Diputa- « do y Vicepresidente del Directorio del mismo Partido, insinuá- « ronse retire mi renuncia, expresándome que iban á reunir al « pueblo para imponer mi continuación, acto al que les rogué no « dieran curso, por tener forzosamente que esperar la respuesta « del Gobierno, cuya resolución acataría en todo caso. Sin em- « bargo, los doctores Retamozo, d'Arlach y otros, se dirijieron á « usted señor Ministro, insinuando sea negada mi renuncia, tele- « gramas que fueron trasmitidos al mismo tiempo que el Gobier- « no me daba su respuesta no aceptando mi expresada renuncia».

En la contestación que por telégrafo se dignó darme usted señor Ministro, me decía: que el Excmo. señor Presidente de la República, en cuyo conocimiento había puesto mi renuncia telegráfica del 25 de abril, consideraba que no podía dejar el cargo en manos del señor Intendente, que estaba impuesta mi continuación, siquiera hasta pasadas las elecciones y que mi renuncia escrita de 14 de diciembre último, no había sido aceptada, según resolución que había marchado ya por correo. Estos motivos me decidieron á continuar en el honroso cargo que me había encomendado el Gobierno y hacer lo posible para rodear las elecciones de todas las garantías necesarias, conforme con el deber que me impone la ley y con las reiteradas insinuaciones que me había hecho el Excmo. señor Presesidente de la República, en correspondencia privada, y ese Ministerio en la oficial.

Como los partidos opositores tildan siempre de parcial á la fuerza pública, ha llegado mi escrupulosidad al extremo de hacer personalmente el suscrito el servicio policiario nocturno en las noches del 30 de abril, 1.°, 2 y 3 de mayo, recojiéndome á mi casa á la hora en que me convencía de que la ciudad se hallaba en completa calma y tranquilidad.

En la tarde del 2 de mayo y después de pasadas las elecciones, los grupos liberal y puritano, se empeñaban en una de las esquinas de la plaza en un sério desorden. Para contenerlo, me habría bastado destacar un piquete de la Columna; pero, en áras de

la tranquilidad y la armonía que deseaba mantener, fuí personalmente, me interpuse al medio de los grupos y pude, felizmente, contener el desorden, cuyas consecuencias no habrían dejado de ser funestas. Es así como en las próximas pasadas elecciones no ha habido que anotar ningún incidente desgraciado ni de consideración, aparte del ocurrido en Padcaya con el señor Adrian Lizarazu, que fué herido en la cabeza, con motivo de que algunos ciudadanos tomaron los rifles á los soldados y trataron de desarmarlos, cuando éstos por orden del Presidente de la Mesa Receptora, fueron al Salón Municipal (lugar público) á objeto de hacer comparecer á un miembro de dicha Mesa, que se resistia á concurrir. Sin embargo, la autoridad que suscribe, en el momento de tener conocimiento del hecho, mandó Juez y Fiscal á objeto de organizar el sumario y esclarecer la verdad; un oficial para relevar al que se hallaba allí, si caso era culpable y un práctico con las drogas necesarias para que atendiera al herido, quien á los seis días estuvo sano, sin embargo de que esto último no estaba en la esfera de mis atribuciones.

Desde 1899 el Partido Constitucional, ha venido obteniendo en los comicios electorales 60, 80 y hasta 97 votos; pero en la última elección ha alcanzado á la respetable cifra de 258 votos.

Con todos estos antecedentes, el Supremo Gobierno y el país, podrán apreciar el proceder de mi autoridad en las últimas elecciones.

MUNICIPALIDADES.—El Concejo Municipal de este Departamento, se compone de doce munícipes y el personal de su Mesa Directiva, es el siguiente:

Presidente señor Arturo Molina.
Vice « Adolfo Trigo Achá.
Secretario « Andrés Castellanos.

Las Juntas Municipales de las provincias se componen de cinco miembros, y se hallan constituidas en la siguiente forma:

Provincia «Méndez»—Presidente señor Manuel Cortez Pantoja.
Vice « Justo P. Claure.
Secretario « Zebedeo Cortez.

Id «Avilés»—Presidente « Manuel Delfin Pino.
Vice « Ruperto Sánchez.
Secretario « Emiliano Vaca.

Id «Arce»—Presidente « Adrian Lizarazu.
Vice « Angel Aguirre.
Secretario « Lelipe López.

Id «Salinas»—Presidente « Juan B. Torres.
Vice « Adolfo Lea Plaza.
Secretario « Exequiel Brito.

Id Gran Chaco—Presidente « Felisardo Terceros.
Vice « Tristán Mejías.
Secreaario « Andrés Gómez.

Omito el detalle de los ingresos y egresos del Concejo y Juntas Municipales, así como de los bienes urbanos y rústicos que poseen, por haber ya pasado estos datos en mi informe del año pasado.

Propiedades Fiscales.—Las propiedades urbanas que posée el Estado en esta capital y provincias, se hallan también enumeradas y apreciado su valor aproximado en el mismo informe. Me toca una vez más, señor Ministro, hacer presente el estado ruinoso en que se encuentran todas ellas, á causa de la falta de fondos para la refacción de unas y la falta de pago de las partidas consignadas en el Presupuesto, para otras. Los edificios que en mayor ruina se hallan son: el Cuartel de la Columna del orden de esta ciudad, la casa de Gobierno de la provincia «Avilés» y la igual de la provincia de Salinas, sobre las que siempre he llamado la atención del Gobierno, muy especialmente sobre el estado de esta última, según oficio N.° 173 de 27 de mayo último.

Estadística.—Según el último censo levantado, el Departamento de Tarija cuenta con 77,887 habitantes. La superficie territorial abarca 85,561.36 kilómetros cuadrados. La ciudad se halla á 1,957 metros de altura sobre el nivel del mar. Su latitud Sud es de 21° 32' 11" 3 Longitud Oeste de París 67° 05' 25" 5 ó en horas 4, 28' m. 21ˢ 7.

La capital y las provincias de este Departamento, cuentan con terrenos de todo clima, produciéndose en ellos desde la papa y la cebada hasta el tabaco y la caña de azúcar, siendo estas últimas las que más se cultiva, lo mismo que la vid. Sus bosques llenos de maderas de toda clase, como el cedro, arrayán, quina-quina, palo santo, etc., cuenta también con la cascarilla, el árbol de la goma, la yerba-mate y cantidad de otras que son conocidamente medicinales. Por lo regular su clima es muy benigno y sano.

Correos.—La Oficina Principal de Correos de esta ciudad, sigue á cargo del señor Luis Echazú. En el personal subalterno se han producido algunas renuncias, con cuyo motivo para su reemplazo se ha buscado ciudadanos idóneos y competentes.

Se han expedido al Exterior, durante el año próximo pasado 6,887 piezas postales y al Interior 35,250, y se han recibido del Exterior 26,347 y del Interior 38,442. La Oficina Principal, incluso las Subadministraciones, ha producido Bs. 3,717.30 cts., esto es, una suma mayor que la del año anterior.

Vuelvo á insistir en la necesidad de que el postillón que conduce el correo á las provincias de Salinas y el Chaco, sea do-

ros y varias comisiones extranjeras que han aportado á esta ciudad, á objeto de hacer estudios científicos, me han manifestado su complacencia por el buen estado de ellos. En el presente año se ha procedido con igual esmero; pero su reparación se terminará recién en el presente mes, á causa de haber demorado la citación á los contribuyentes, con motivo de las próximas pasadas elecciones, y á fin de que los partidos políticos no tengan ni este pretesto para quejarse de intervención.

Oportunamente se instaló la Junta Central de Camino, compuesta del siguiente personal:

Presidente—Bernardo Raña Trigo.

Delegados del Concejo Municipal—Andrés Castellanos y Napoleón Zenteno.

Delegado de la Prefectura—Tomás O'Connor d'Arlach.

Tesorero—Alfredo Rodo.

En vista de la ineficacia de la medida que se adoptó en años anteriores de exijir voluntariamente el pago del impuesto de la Prestación vial, se ha optado por hacerlo efectivo coactivamente, con arreglo á las disposiciones contenidas en el Supremo Decreto de 10 de abril de 1902, porque, sensible es decirlo, que cantidad numerosa de contribuyentes ha dejado de satisfacer este insignificante impuesto, ya ocultándose ó ya oponiendo pretextos fútiles, sin tener en cuenta que el impuesto recae sobre los estantes y habitantes de la República.

En los tres informes que tengo elevados á ese Ministerio, manifesté la necesidad de la apertura del camino de Padcaya á Orán y esa necesidad ha sido atendida mediante resolución de 11 de enero último, que acepta la propuesta hecha por el señor Juan G. Montenegro para la apertura de dicho camino. Mas, la Dirección General de Obras Públicas, me parece ha sido demasiado exijente, al apartarse de las condiciones propuestas, no tener en cuenta la pequeña suma que se pedía por este trabajo é imponer otras cláusulas que creo sean de imposible realización; pero con todo, la obra se lleva á cabo y el empresario se halla en actual trabajo.

Camino Carretero.—El Presupuesto Nacional ha consignado todos los años una partida especial para la limpia y reparación del importante camino que se dirije de esta ciudad á la República Argentina; pero, durante el tiempo que me hallo á la cabeza de este Departamento, no he podido obtener el pago de esa partida, sin embargo de la importancia de este camino y de la suma que cuesta al Estado su construcción, pues se han invertido en él más de cien mil bolivianos. El año 1901 se hizo por la Columna del orden una lijera limpia en dicho camino y desde esa fecha hasta la presente, no se ha movido ni una piedra, ni se ha destinado á su reparación nada de la Prestación vial, halagados con la esperanza de que el Gobierno enviaría siquiera algo á cuenta de

la partida para dicha reparación. Este camino se halla en el estado más completo de destrucción, por la aglomeración de piedra y por los derrumbes; pues uno de ellos que tiene más de cien metros de altura, amenaza cortar el paso en una extensión considerable, teniendo al presente una anchura de uno á dos metros á lo más y viéndose obligados los transeuntes á transitar por desbechos estrechos y peligrosos, siendo esta la única vía por la que transitan los arrieros argentinos que traen la mercadería á esta ciudad.

Aguas Potables.—En el Presupuesto Nacional votado para la presente gestión, se ha consignado una partida de mil bolivianos, para las reparaciones más necesarias en el servicio de aguas potables. En mi informe anterior y en varios oficios, hice presente el estado de destrucción en que se hallaba esta importante obra. Se hace, pues, necesario reparar antes de la estación lluviosa, la bóveda y caja de sedimentos, varios puentes de cal y piedra, los diques que resguardan la bóveda y proceder al cambio de la cañería, hasta la altura de San Roque y por la base de la colina de San Juan.

Además, se hace necesario adquirir una regular cantidad de caños delgados, N.° 3 porque no existe uno solo en el depósito, y los que están colocados se hallan tan carcomidos, que con frecuencia se hace necesario sacarlos para hacerlos soldar. Por otra parte, son estos los que sirven para las ramificaciones que se extienden á las pilas particulares, cuyo pedido aumenta diariamente.

Igualmente, nada se ha hecho en los defensivos de esta ciudad contra el río Guadalquivir, por la falta absoluta de pago de la subvención para esta obra destinada.

. . . . . .

. . . . . .

Bernardo Raña Trigo.

Prefectura y Comandancia General del Departamento.—Santa Cruz, junio 30 de 1904.

Gobierno.

Orden Público.

La situación geográfica de este departamento, alejado de los del interior lo coloca en una actitud pasiva ó de simple espectativa ante el desarrollo de los acontecimientos políticos que gravitan en el interior

Es por esto que en la revolución del 12 de diciembre de 1898, solo terció al final de la consumación de aquel suceso.

Durante el desarrollo de los sucesos políticos de 1903, en que al parecer existía una vasta conspiración en toda la república y que abortó en Oruro, en este departamento, sólo podría haberse sospechado por la reaparición del antiguo periódico «La Estrella del Oriente»; que desde luego asumió una actitud de propaganda francamente subversiva, la que varió notoriamente de tono adoptando suma moderación, cuando llegó la noticia del fracaso de la sublevación iniciada en Oruro. En el pasado año, ni en el actual, jamás se han producido incidentes de hecho con tendencias subversivas en lo más mínimo.

Fuera de lo expuesto anteriormente, contribuye á la cimentación del orden público en este departamento, el carácter generalmente apasible de sus habitantes y la convicción ya arraigada de que el orden, dentro de un régimen legal, cualquiera que sea la filiación política del gobernante, es preferible mantenerlo á toda costa, antes que aventurarse á una sublevación de éxito dudoso, y en todo caso siempre perjudicial á los intereses del país.

La política siempre apasionada, se desenvuelve no obstante pacíficamente. En el capítulo respectivo doy cuenta detallada del desarrollo de aquélla durante las elecciones.

§

Régimen Administrativo.

El alejamiento de esta Capital de la residencia del Gobierno, por una parte, y de las provincias del departamento por otra, hace que la administración pública en todas sus ramas, se desenvuelva muy tardiamente ó que sufra entorpecimientos ú obstrucciones notables, especialmente cuando los actos deben ejecutarse dentro de un plazo señalado en órdenes superiores.

Con frecuencia ha acontecido que algunas órdenes con plazo han llegado á esta Capital cuando ya estaba vencido; otras en que trascurría el término antes de llegar á las provincias donde debían ejecutarse. Felizmente el telégrafo ha allanado en gran parte estas dificultades, pues que, no todas las órdenes ó decretos

se trasmiten por ese vehículo y en cuanto á la comunicación con las provincias subsisten las dificultades.

La siguiente demostración, patentiza lo anteriormente expuesto.

De esta ciudad á La Paz, hay 209 leguas de distancia. Las órdenes directas de Gobierno llegan por correo en 18 y 20 días; las respuestas ó consultas en 40 días.

Las distancias de esta ciudad á las capitales de provincias son como sigue:

De Santa Cruz	á Portachuelo (Sara).....	14 leguas.
	« Vallegrande (Vallegrande)	45 »
	« Lagunillas (Cordillera)...	70 »
	« San José (Chiquitos).....	70 »
	« San Ignacio (Velasco).....	90 »

La Capital, sólo con la provincia de Vallegrande, ubicada en el camino al interior, mantiene correo semanal; con las demás provincias el servicio postal, se hace quincenalmente, despachándose á los conductores de valijas, los días 1.° y 16 de cada mes.

De aquí resulta que una orden llegada de La Paz, el 2 ó el 17 de un mes cualquiera, se despacha á las provincias hasta el correo subsiguiente y llega á sus destinos ocho días despues con los siguientes retrasos:

De La Paz á Santa Cruz en.....	18 días.
De estación en esta ciudad.....	14 «
De ésta á una capital de provincia.....	8 «
Retardación total.....	40 días.

Y si la comunicación es con destino á la Aduana de Puerto Suárez, tarda en llegar de 47 á 50 días! y la respuesta en otros tantos.

Los cantones de las provincias de Chiquitos, Velasco y Cordillera, están igualmente diseminados en largas distancias, como que el área de estas proviéccias es más extenso que los encerrados por las provincias del Cercado, el Sara y Vallegrande, en que los centros poblados están más ó menos concentrados.

Estas son las causas primordiales que debilitan, retardan ó anulan la acción administrativa en este departamento.

Para obviar en parte estos inconvenientes, se impone la necesidad de que toda orden, decreto ó petición de informe emanados del Supremo Gobierno, especialmente los que se deban cumplir ó evacuar dentro de un término dado, deben trasmitirse por telégrafo por más extensos que sean; con lo cual quedarían ahorrados los 18 días que por correo tardan en llegar á esta ciudad. De igual privilegio deben gozar las órdenes y decretos para el departamento del Beni. Esta Prefectura se encargaría de trascribir y remitir por correo á su destino, con más economía de tiempo.

Para facilitar la comunicación oficial y particular entre esta capital y las provincias, sería conveniente, por lo menos convertir el servicio postal de quincenal, en decenal.

§

Prefectura

La Jefatura política de este deportamento ha estado desempeñada desde 1901 hasta el 18 de diciembre de 1903 por el doctor Antonio Vicente Barba y desde esa fecha por enfermedad y fallecimiento de dicho Prefecto titular conforme á la Ley de Organización Política, asumió y ejerció la Prefectura el Intendente de Policía señor Angel María Justiniano L., hasta el 12 de febrero del presente año en que se posesionó el suscrito en virtud de nombramiento constitucional.

El 5 de diciembre de 1903, renunció la Secretaría de la Prefectura, el doctor Angel Sandoval. El Prefecto interino, nombró con cargo de aprobación al señor Ruperto B. Arenales; el Gobierno implícitamente, en su respuesta telegrática de 13 de enero, desaprobó el nombramiento y el agraciado hubo de retirarse. Después, sucesivamente fueron nombrados y renunciaron los señores Miguel Olmos y Samuel Garrón. A insinuación mía y de otro caballeros el señor Angel Sandoval, que á la sazón desempeñaba el cargo de Fiscal 1.° de Partido de esta Capital, consintió en volver nuevamente á la Secretaría de la Prefectura. Expedido el nombramiento por el Supremo Gobierno, se posesionó de su cargo el 20 de abril último.

La Prefectura ha actuado, pues, sin Secretario por cinco meses, privándose de un colaborador inmediato. Que durante este tiempo las labores administrativas, se hayan retardado, no cabe la menor duda, debido á que un Prefecto no tiene facultad para nombrar con cargo de aprobación ni á sus inmediatos subalternos.

Si hasta por falta de un oficial plumario puede entorpecerse el despacho de una oficina, con mayor razón en tratándose de un Secretario. Perjudicial al servicio y depresivo para un Prefecto es, que no se le conceda la atribución de llenar una vacante de inmediato en su propia oficina. Esta privación, en un departamento alejado, en que para obtener un nombramiento del Gobierno se retarda lo menos cuarenta días y otros tantos que la ley otorga á los agraciados para optarlo ó renunciarlo, no puede subsistir por más tiempo sin graves obstrucciones del servicio público.

El Decreto Supremo de 15 de febrero de 1889, concede á los Prefectos de Santa Cruz y el Beni la facultad de nombrar colectores del impuesto vial. Por qué no otorgárseles también la atribución de nombrar á los empleados de sus oficinas y á los Subprefectos interinos, con cargo de aprobación suprema, así que los Prefectos, en lo político y administrativo son responsables de sus actos ante el Gobierno?

*
* *

La adjudicación de tierras baldías, el incremento de peti-

ciones generales y de minas, la administración del servicio vial y tantos otros ramos que han tomado algún desarrollo, han traido un notable recargo en las labores de la Administración general del departamento, dejándose sentir la necesidad de una nueva organización interna en el despacho de la oficina, dotándola con mayor número de empleados.

Antes de ahora existía en esta oficina un solo Notario llamado de Hacienda, que intervenía en los asuntos de Gobierno, milicia, tierras, minas, etc. Para el presente año, se consignó en el Presupuesto una partida para un Notario de minas y gomas. A poco de hacerme cargo de esta Prefectura, solicité al Gobierno el lleno de esta plaza y se expidió nombramiento en favor de don Marcelino Gutiérrez R., quien después de allanar su fianza ante la Junta de Almonedas y rendir examen de idoneidad ante la Corte Superior del Distrito, se posesionó de su cargo el 1.° del corriente.

Es indudable que con este nuevo funcionario se facilitarán un tanto las actuaciones de la oficina; pero estoy persuadido de que las funciones de los Notarios se reducen á un papel enteramente pasivo. Autorizar los decretos, extender escrituraciones, correr diligencias, etc., no son, pues, trabajos de iniciativa ni puede exigirse otra cosa de ellos, puesto que, las escasas dotaciones no permiten colocar en esos cargos á juristas ó letrados.

Creo, que en la anterior Legislatura ó en la de 1902, se trató en un proyecto de la creación de un Juez especial encargado del despacho de los asuntos mineros y otros que hoy corren á cargo de las Prefecturas y el señor Prefecto de Potosí, en su informe de 1903, participa de igual opinion.

No encuentro objeto plausible para descentralizar la administración pública de un departamento. En lugar de crear funcionarios distintos con jurisdicción especial, lo más acertado sería, dotar á las Prefecturas de dos ó tres Secretarios, según la importancia de cada departamento, debiendo éstos jugar en el gobierno departamental un rol más ó menos semejante al de los Subsecretarios de Estado. El Prefecto, que es el único responsable de sus actos, podría designar á sus Secretarios y repartir por ramos el despacho de los asuntos administrativos, consultando las aptitudes especiales de cada uno.

Con esta reforma, en la Ley de Organización Política, se facilitaría notablemente el pronto y acertado desenvolvimiento de los múltiples y complicados negocios de la administración departamental, preparando al mismo tiempo á la juventud estudiosa en el manejo de los asuntos administrativos del país para ascensos posteriores.

Esta Prefectura, precisa, dentro de la reforma propuesta, lo menos de dos Secretarios.

Otro funcionario creado recientemente es el oficial archivero; muy esencial; debe mantenérsele con mejor dotación.

*
* *

En las casas de Gobierno, que solo tienen un frente que dá á la plaza principal, en uno de los extremos del segundo piso funciona la Prefectura, con sus dependencias, muy incómodamente en cuatro piezas. En la principal que á la vez sirve de salón de recepciones en los dias cívicos, actúa la Prefectura; en las que le siguen y que son muy reducidas (7 × 5 metros) con multiplicidad de puertas, funcionan sucesivamente, el Secretario, los oficiales plumarios y en la última, los dos notarios. A continuación y en el mismo piso, la Tesorería ocupa dos piezas; el Juzgado 1.° de Instrucción otras dos. En el otro extremo, que finalizan las casas, con un salón semejante al de la Prefectura, ocupa la Corte Superior con otra pequeña pieza en que funciona su Secretaría. La Corte del Distrito, carece, pues, también de las piezas que le son indispensables y por la misma ley de Organización Judicial.

En los bajos, los salones extremos están ocupados por los dos Juzgados de Partido. El medio lo ocupan, el Juzgados 2.° de Instrucción y la Administración de Correos, esta última con tres reducidas é incómodas piezas, para una oficina que por su naturaleza, precisa de ámplios salones.

El edificio de esta casa de Gobierno está ubicado en la esquina Sud Oeste de la principal, en dirección del Oeste á Este hasta tocar con el edificio de la Catedral en construcción. En el extremo Este, hácia el fondo, en dirección al Sud, está la Cárcel, compuesta de tres piezas ó compartimientos estrechos y tres cuartuchos, para los detenidos. En el extremo Oeste, hácia el Sud, sobre la calle, hay una pieza de un solo piso, en malas condiciones, donde se ha instalado la oficina telegráfica. Sigue después el local del cuartel, que presenta el aspecto más triste y desagradable que un tambo de los arrabales de esta ciudad.

Edificar el cuartel y la cárcel, son obras que demandan imperiosamente la necesidad y la cultura del país; sobre todas, la necesidad. Es un contraste notable que en esta Capital, cualquier habitación particular presenta mejor aspecto que un edificio del Estado!

Con Bs. 15,000, sobre la base de la actual cárcel, se edificaría un local de regulares condiciones.

Para el cuartel, serían necesarios unos Bs. 30,000.

Por lo pronto, para dar la suficiente comodidad á las oficinas de la Prefectura y de la Corte Superior, conviene para la primera, levantar un saloncito sobre la pieza que ocupa la oficina telegráfica y para la segunda, levantar otra sobre las primeras piezas, que sirven de cárcel. Son obras que costarían al rededor de unos Bs....

Después vienen las necesidades del amoblado que á más de ser incompleto en todos las oficinas, es menos que modesto; quizá hasta indecoroso.

Si no es posible votar una regular suma para la compra de muebles y enseres indispensables para todas las oficinas, puede provocarse una renovación paulatina en esta forma: destinarse Bs. 1,500 para la Corte y Bs. 2,000 para la Prefectura. Compra-

dos los muebles extranjeros y mandados hacer otros en el país, los muebles viejos que posee la Corte, se destinarían á los juzgados de Partido y los que posee la Prefectura se cederían á la oficina de la Policía y Mayoría de Plaza. Y en este orden en los años sucesivos se llegaría á completar el reintegro y renovación de amoblado y enseres de oficinas.

En el presupuesto departamental de este año, solo la Corte tiene una asignación de Bs. 100 para mobiliario. Es insignificante.

Aunque esta información, sobre edificios fiscales, por su naturaleza corresponde á otro ramo, no es del todo estraño el de Gobierno, hoy que desempeña también la Cartera de Fomento.

§

Policía.

La Jefatura de la Policía de Seguridad de esta Capital, se encuentra desempeñada desde años atrás, por el señor Angel María Justiniano L., quien á su vez ejerce el cargo de Subprefecto de la provincia del Cercado.

Para el desempeño de las complicadas y múltiples funciones policiarias, tiene á sus órdenes un comisario Mayor, tres Comisarios y doce celadores (turnos y nocturnos.

Según disposiciones anteriores de la Prefectura, los tres comisarios, bajo la inmediata supervigilancia del Comisario Mayor, se turnan por semanas en el despacho de las denuncias y demandas interpuestas. Los comisarios que no están de semana en el despacho diurno y nocturno, se turnan en el desempeño de comisiones dentro y fuera de la Ciudad y en el servicio de patrullas ó rondaje nocturno.

El señor Intendente dirige y vigila este servicio y falla en definitiva en los asuntos policiarios cuando los que se sienten agraviados no se conforman con lo resuelto por el Comisario Mayor ó por el de turno.

Para una población de 18,000 almas, el actual cuerpo de Celadores compuesto de doce números, es insuficiente para vigilar y mantener el orden policiario, durante el día y la noche. Hay días en que las demandas y denuncias afluyen tanto que casi todos y al mismo tiempo se les manda á notificar la comparencia ante la Policía á los denunciados ó demandados, quedando la Oficina sin guardia de retén. La insuficiencia sube de punto, cuando se tiene que mandar una comisión de algunos números fuera de la Ciudad ó cuando los individuos de suyo insubordinados se resisten á comparecer al llamado de la Policía y estas insubordinaciones son frecuentes, especialmente en la clase *decente* ó que pretende merecer este distintivo, son resultados del poco respeto que infunde la Policía, por lo mismo que carece de la suficiente fuerza para imponer su autoridad y prestijio. No son po-

cos los casos en que la Policía ha sido faltada y escarnecida en su propia Oficina.

Entre otros muchos casos de que tengo conocimiento, por la verdad que entraña y sus funestas consecuencias, me permito citar el siguiente:

El 14 de febrero de 1903 el señor Prefecto y el Intendente de Policía, salieron á despedir á la «Columna Santa Cruz», expedicionaria al Acre, é hicieron noche á las seis leguas de esta Ciudad. En ese año la Policía no tenía celadores propios. La Columna del Orden, le cedía para su servicio cierto número de soldados. A última hora se dieron de alta ó fueron incorporados casi todos los soldados de guarnición en la Columna expedicionaria, no quedando más de unos 8 ó 10 en el local de la Policía. Aprovechando esta circunstancia, un individuo, en la noche del 14 de febrero á horas 8 p. m., penetró al primer cuarto de la Oficina de la Policía, allí encontró y dió una bofetada á un agente de Policía, penetrando en seguida á otra pieza inmediata donde encontró al Comisario Mayor, á quien le embistió también á puñadas hasta derribarlo y caer juntos al suelo, en cuyo estado fué socorrido por el oficial de guardia. La denuncia de semejante atentado quizá nunca visto, con todos los comprobantes, pasó á conocimiento de la justicia ordinaria. Decretada la acusación por el Juez 1.° de Partido, en la sala de debates, fué absuelto el acusado. Se dice que el Comisario Mayor, en el momento de la agresión estaba distraido y el asaltante ebrio. Circunstancias que sirvieron para sofisticar el asunto y sentar la funesta consecuencia de que un funcionario que está en su oficina, más ó menos distraido, no es tal funcionario, sinó un ciudadano cualquiera que no está libre de ser vejado sin grave delito por otro que prueba la circunstancia disminuyente de ser la primera vez que se embriaga. Sin embargo, la justicia aún no ha pronunciado su último veredicto, en este asunto. Pende ante la Corte Superior del Distrito.

*
* *

Para salvar la deficiencia del servicio policiario, esta Prefectura ha dispuesto que el señor Intendente solicite, soldados de la Columna del Orden, cuando lo sea necesario y á los Jefes se les tiene ordenado el inmediato franqueo de la fuerza demandada.

En este departamento, en que sus centros poblados y sus extensas campiñas, están ubicadas á largas distancias, ligados por caminos arenosos, en país de clima ardiente, la viandanza con más ó menos presteza, á falta de otros vehículos, solo puede efectuarse á lomo de bestia. Montados son todos los mozos de servicio común y montada debe andar la Policía de esta Ciudad, para no ser burlada por los perseguidos, de cualquier naturaleza que fueren, como acontece hoy.

Hay reenganches de mozos claudestinamente; los reengan-

chazadores se alzan de la noche á la mañana, llevándose mozos ó criados ajenos; los policiales de á pié, no pueden darles alcance.

El abijeatismo se está desarrollando de una manera pasmosa: esta clase de delincuentes merodean en las goteras de la Ciudad, en toda la Provincia del Cercado y la Policía no les puede dar caza para entregarlos á la justicia ordinaria. Lo propio sucede en tratándose de la captura de cualquier reo por otros delitos.

Los bárbaros asaltan en los caminos ó establecimientos de ganadería en distancias de 15 á 40 ó más leguas de esta Capital y las autoridades políticas, no pueden tomar ninguna medida.

Una de dos. O la Columna de guarnición de esta plaza se convierte en cuerpo de caballería para que esté lista á cumplir comisiones fuera de la Ciudad ó se monta el Cuerpo de Celadores, elevándolo lo menos á 25 plazas de las cuales 10 ó 15 deben ser montadas.

La manutención de la caballada mediante una hábil administración no costaría mucho al Fisco, adquiriendo una casa-quinta destinada exclusivamente para el cultivo de forraje y pastoraje, ligando por teléfono esta dependencia con la Oficina Central de la Policía.

Como el Tesoro Departamental, es por hoy impotente para costear un servicio policiario en la forma indicada, más practicable sería convertir en cuerpo de caballería á la Columna de guarnición ó por lo menos una compañía de ésta, debe ser montada, á objeto de poder expedicionar sobre las provincias de Chiquitos, Velasco y Cordillera; donde con frecuencia se ofrece enviar fuerzas, por distintas causas que demandan la presencia de éstas en servicio y resguardo de los múltiples intereses públicos.

*
* *

Para el desempeño de funciones policiarias, se requiere, sin duda, individuos dotados de inteligencia, carácter; mucho carácter; idoneidad especial y haber adquirido alguna ilustración jurídica. Verdad es que alguna de estas cualidades se adquieren y se cultivan con la práctica constante en el desempeño de estos cargos. Pero las dotaciones son tan ínfimas que no es posible radicar en estos cargos á un funcionario laborioso que alguna vez se recomiende en el correcto y honrado desempeño de sus funciones.

Conviene por lo tanto, alzar el sueldo de Comisario Mayor á Bs. 800 y el de los comisarios subalternos á Bs. 720, que es igual al que perciben en la Policía del Beni y menor que cualquiera de las dotaciones de las Policías del interior de la República. No hay razón para que á los funcionarios de este departamento, donde por otra parte, la vida económica es costosa, se les remunere menos que á otros de igual categoría.

El cuerpo de Celadores, obligado al servicio diurno y nocturno, debe ganar el pré de un boliviano diario y tres ternos anuales. En el presupuesto de este año solo se le asigna á 80 centavos y dos ternos.

Según datos suministrados por el señor Intendente de Policía, el despacho de esa oficina durante el año próximo pasado, se reasume en el siguiente cuadro estadístico:

Demandas verbales resueltas.	1,503
Autos y decretos	215
Matrícula de artesanos.....	237
Id de mozos y criados....	2,435

Multas de Policía en 1903.....	Bs.	660—70 cts.
Id de id en el primer semestre del presente año.....	«	293—10 «

*
* *

El Fisco compró en Bs. 4,800 una casa derruida de propiedad particular, para local de la Policía, frente al cuartel, tan en malas condiciones que á poco amenazó desplomarse y hasta el año próximo pasado pudieron sostenerla con puntales de madera.

Se compone de dos estrechas piezas á la calle; una hilera de cuatro cuartos de más diminutas dimensiones en un costado del interior, húmedos y próximos á desplomarse; alares ó galpones en otros dos frentes y una letrina inmunda en un ángulo del único patio; tiene también una noria ó cisterna de agua virtiente, próxima á dicha letrina, elemento del que hacen no poco uso en la estación seca.

El interior de la Policía; el igual de las casas de Gobierno, en comunidad con la Cárcel del Cuartel, con una letrina inmediata, común á presos y soldados, son focos de infección que amenazan la salubridad pública. Otros tantos constituyen el interior de la Policía Municipal y del Mercado público y canales ó ramadas donde se beneficia la carne.

Dije en otra parte que el cuartel semejaba al peor tambo de los arrabales de esta Ciudad. La misma comparación cabe con respecto al edificio que sirve de local Policiario.

En gestiones pasadas, como en la presente, se ha venido consignando una partida, menos que suficiente, en el presupuesto departamental para reconstrucción del merituado edificio, partidas, que como otras semejantes para caminos ú obras públicas, han quedado siempre escritas. La causal se desprende de lo siguiente:

El presupuesto de este departamento, se equilibra con la asignación de Bs. 50,000, que la Caja Nacional reconoce en favor de la departamental, la misma que por Ley de 30 de marzo de

1900 debe pagarse con las rentas de la Aduana de Puerto Suárez.

Los ingresos propios del departamento, no alcanzan ni para cubrir los sueldos devengados por servicios activos. De manera que cuando no se paga dicha subvención, á más de que quedan insolutos algunos servicios devengados, no se puede emprender ninguna obra de reconstrucción ó de reparación de caminos por más urgentes que sean. Es por esto que, en el año próximo pasado, la Prefectura dispuso la refacción de las dos piezas exteriores y de una interior del local de la Policía con los fondos de las multas del ramo, que ascendieron á Bs. 700—40 habiéndose invertido en esta obra Bs. 678—40, según contrato celebrado con un arquitecto.

Con estas ligeras reparaciones se hacen un tanto soportables las condiciones del local, pero de ninguna manera puede responder á las exigencias y fines de la institución Policiaria. Su amoblado, útiles y menaje, son también incompletos; viejo y deteriorado el que posee. Al ocuparme del amoblado de la Prefectura y Corte Superior, indiqué la fórmula paulatina de provisión y renovación de muebles en todas las oficinas.

La reconstrucción del local de la Policía se impone; tanto, como el de la Cárcel y el Cuartel.

El área del local, es estrecho para la edificación de un amplio edificio con todos los compartimentos necesarios. Con la adquisición por parte del Fisco de cualquiera de los departamentos contiguos, de propiedad particular, ya sea en libre contrato ó mediante declaratoria de utilidad pública, se podría construir un amplio edificio, donde podría también instalarse la Administración de Correos y Telégrafos.

El uno de estos departamentos contiguos de propiedad particular, está ubicado en la esquina de la plaza frente á las casas de Gobierno. Es el que todos conceptúan más conveniente para su adquisición por el Fisco y en verdad que entonces los edificios fiscales, guardarían posiciones estratégicas. Como dicho departamento se compone de habitaciones pequeñas y antiguas, costaría menos que el otro de la parte opuesta.

Es opinión casi unánime del país, que antes que pensar en la reconstrucción del local de la Policía en tan diminuto área, parte de los Bs. 8,000 que el presupuesto de este año reconoce para tal objeto, debe emplearse en la compra de cualquiera de los indicados departamentos contiguos.

§

Policías provinciales.

En las provincias la Policía conforme á la Ley de Organización Política, se ejerce por Subprefectos, Corregidores y Alcaldes de Campo.

El presupuesto departamental, reconoce los siguientes agentes:

6 Celadores para la provincia de Vallegrande.
4 Id id la de Cordillera.
4 Id id para la del Sara.
3 Id id la de Chiquitos.
3 Id id la de Velasco.

Todos con el pré de 50 centavos diarios y dos ternos de ropa.

La simple enunciación del número de Celadores destinados para cada provincia, demuestra palmariamente la insuficiencia del número de Celadores.

La provincia de Vallegrande, dividida en tres secciones, tiene una población total de 46,252 habitantes, según el último censo de 1900.

La de Cordillera, divida en dos secciones, con 37,710 habitantes

La del Sara, consta también de dos secciones, con 22,550 habitantes.

La de Velasco, 2 secciones y 28,030 habitantes.

La de Chiquitos, una sola sección—12,756 habitantes.

Pocas provincias de los departamentos del interior de la República, exceden en población á las de este distrito y gozan en aquéllas, en unas y otras de mejor servicio policiario.

Cierto es que la índole de los habitantes del Oriente es pacífica por lo general. Pero también es cierto que sus incidentes, hasta los más graves, los zanjan por cuenta propia. Quizá sea por la poca eficacia que les inspira la justicia policiaria ó la común.

Siendo los cargos de Corregidor *ad honorem* ó concejales, los que aceptan no los desempeñan en la amplitud de las atribuciones y mandatos de la Ley, y la responsabilidad es casi siempre ilusoria.

Conviene el establecimiento de Correjidores ó Intendentes rentados, por lo menos en cada capital de provincia y el aumento de Celadores y salarios.

*
* *

Intendente del Paraguá.—Las regiones gomeras de la provincia de Velasco, están ubicadas á más de 40 leguas de los centros poblados de dicha provincia, con cuyo motivo la acción de las autoridades políticas en lo policiario, es completamente nugatoria.

Como aconteció en el Beni, las divergencias personales y las colisiones de intereses, entre industriales, en muchos casos se han resuelto por la fuerza con, ó sin choques violentos, pero de todos modos se impuso el fuerte al débil y después la exacción del obrero; el despotismo del patrón sobre el jornalero. Hoy mismo, entre industriales, existen intereses en pugna.

Que convenía el establecimiento de una autoridad política en el centro de aquellas regiones, era evidente é indiscutible. Pero una autoridad bien dotada con un piquete de 8 á 10 hombres con una ó dos embarcaciones de propiedad fiscal. Más ó menos, fué en esta forma el proyecto formulado ante la Cámara de Diputados por el H. Representante por la provincia de Chiquitos señor Facundo Flores.

Por la deficiencia del erario departamental, fué sin duda que, tanto en el Presupuesto de 1903 como en el del presente año, sólo se ha consignado Bs. 1,000 para un Intendente del Paraguá. Así en esta forma, una autoridad unipersonal, ni siquiera con un ordenanza, no conviene de ningún modo proveer ese cargo, teniendo en cuenta las consideraciones que siguen:

La región del Paraguá y otros ríos en que ejercería su jurisdicción dicho Intendente, es poblada por establecimientos gomeros exclusivamente y estas como en el Beni, están regados á largas distancias en las márgenes de los ríos. Tengo datos de que un administrador de un establecimiento industrial de esta naturaleza, gana un sueldo mínimo de Bs. 2,000. Otros ganan Bs. 4,000. Se comprende que un capataz que no es otra cosa que un mozo más ó menos hábil, ganará unos Bs. 1,000 y quien acepte ir á esa región enfermiza y peligrosa como todas las gomeras, con idéntico sueldo, verá un individuo de las condiciones de un capataz y no habiendo más atmósfera social y provisión económica, de todo género, que las que podían ofrecer las barracas, la autoridad estaría á merced de los dueños de éstas y excusado es agregar que la justicia sería flexible. Y aún más peligroso sería discernir el cargo á un administrador de barracas. Así lo entendió y lo representó la Prefectura cuando el año próximo pasado el Supremo Gobierno expidió nombramiento para un señor Elías Landivar, á la zazón, administrador de un establecimiento gomero. Con asentimiento Superior no se le dió curso á dicho despacho.

Las razones expuestas, son obvias y subsisten en la actualidad, por lo cual la Prefectura no ha promovido el nombramiento de la meritada intendencia. Si esta autoridad ha de ser nugatoria ó peligrosa, preferible es que no exista.

Por delante, antes de una intendencia bien constituida, quizá convendría mandar primero un ingeniero delimitador de estradas, para que se defina la propiedad gomera origen de las coalisiones entre industriales.

§

Intendencia y Jefatura de la Columna.

Desde años atrás hasta el presente en el presupuesto departamental, se consigna, refundiéndose en un solo funcionario, la Intendencia de Policía, Subprefectura del Cercado y 1.ª Jefatura de la Columna del Orden.

Los dos primeros cargos pueden ser perfectamente conci-

liables y aún con el tercero en caso de que el nombrado fuera militar de cierta graduación. Pero si el Intendente y Subprefecto es un civil, como en la actualidad, surge una incompatibilidad manifiesta, una vez que las Columnas de Guarnición están declaradas Cuerpos de línea, y sujetas en todo á las Ordenanzas Militares.

La organización de los Cuerpos y los destinos militares, confiados exclusivamente al Presidente de la República. Así lo están establecen la Constitución Política del Estado, las Ordenanzas Militares y la Ley de Organización Política.

Cierto es que los cargos anexos de Intendente y 1er. Jefe de la Columna, dependen directamente del Ejecutivo, pero la remoción del primero está sujeta á trámites especiales y el segundo á voluntad, según lo exigen las necesidades del servicio militar.

Apoyado en la Ley Financial vigente el señor Intendente y Subprefecto del Cercado, hizo sus reclamaciones verbales para que se le mandara reconocer como 1er. Jefe de la Columna. La Prefectura no ha atendido ni podía atender ese reclamo por cuanto que, el solo hecho de estar consignado un título en la Ley Financial, no puede estar en contradicción con las disposiciones de la Ley de Ordenanzas Militares que se halla en vigencia en el ejército de línea y Cuerpos de guarnición local. Según dichas Ordenanzas, para el reconocimiento de un 1er. Jefe de Cuerpo organizado como es la Columna departamental, era necesario el grado y el título en forma, expedidos por el señor Ministro de la Guerra, precedidos de una Orden General.

Aún más, terminantemente deslindan esas atribuciones los artículos 24 y 25 de las citadas Ordenanzas. Parece pues que en la Ley Financial se ha querido confundir la Columna departamental con la de Celadores ó piquete de Policía, del cual es Jefe nato el señor Intendente.

Por más aptitudes y laboriosidad que caracterice á un individuo, no puede desempeñar dos ó más puestos de la administración pública, como son la Intendencia de Policía y Subprefectura del Cercado. Ambos requieren laboriosidad no poco común y especialmente la Intendencia, en razón de sus múltiples y variadas atribuciones. Sería conveniente separar estos puestos. La idea de esta conveniencia, no es nueva; la propuso ya la Prefectura desde 1897.

§

Subprefecturas.

Al hacerme cargo de la Prefectura de este Departamento, encontré funcionando en las provincias, como Subprefectos, á los siguientes: En la del Cercado, al señor Angel María Justiniano L., á la vez Intendente de la Policía de Seguridad.

En la de Vallegrande, señor Dionisio Peña.
« « « Cordillera « Juan Sensano.

En la de Sara, señor Celso Parada.
« « « Velasco « Facundo A. Flores.
« « « Chiquitos « Gerónjmo Otazo.

Ninguno de estos funcionarios ha elevado ante esta Prefectura su informe anual respectivo.

Provincia del Cercado.—Forman esta provincia la ciudad de Santa Cruz, dividida en cuatro corregimientos y los cantones de Warnes, Vivosi, Cotoca, Paurito, Ayacucho, Terebinto y los vicecantones de El Palmar, La Guardia, Azusaquí, etc. Todos estos centros están más ó menos cercanos al rededor de esta capital á distancia de ocho leguas el más alejado. Al conductor de valijas para la provincia del Sara, se le ha obligado á pasar por el pueblo de Warnes, dando una pequeña vuelta de dos leguas. Los demás cantones carecen de servicio postal, y las comunicaciones oficiales se remiten por conducto particular ó con soldados de la Columna ó Policía, cuando son urgentes

La acción de los Corregidores, poco ó nada se deja sentir. La gente es pacífica y dedicada á labranza y cria de ganados. Rara vez suceden peleonas ó asesinatos. La plaga dominante es la de los abijeatistas, contra los cuales no pueden tomar medidas los Corregidores, por carecer de fuerza y más que todo por indolencia característica; rara vez ocurren á dar parte á la Policía Central y no se ocupan ni de mejorar las vías públicas de su circunscripción, que es en lo que podrían ser más útiles.

Sólo que el Subprefecto del Cercado, recorra continuamente los cantones de su jurisdicción para obligar á los Corregidores al cumplimiento de sus deberes. Para esto sería necesario separar los cargos de Intendente y Subprefecto, como he indicado antes.

Provincia de Vallegrande.—Desempeñaba la Subprefectura de Vallegrande el doctor Dionisio Peña, no obstante de estar con su renuncia aceptada desde octubre de 1903. En marzo de este año recién el personal de esta Prefectura promovió el nombramiento del reemplazante en la persona de el señor Daniel Suárez, quien tomó posesión de su cargo el 1.° de marzo último y la ha desempeñado hasta el 10 de mayo en que solicitó licencia por motivos de enfermedad y fundado en idénticas causales presentó su renuncia en....del propio mes, la misma que ha sido elevada ante ese Ministerio en 9 del corriente. Conforme á la Ley de Organización Política, asumió la Subprefectura de la provincia el Corregidor de la capital, señor Julio M. Prado, interinamente hasta que se provea el cargo por el Supremo Gobierno.

La provincia en lo municipal y judicial está divida en tres secciones. En lo político, la primera sección está distribuida en cinco cantones: Vallegrande, Pucará, Moromoro, Trigal y Pos-

trervalle y los vicecantones de Guadalupe y el Totoral; forman la segunda sección, los cantones Samaipata, Mairana, Quirusillas, Pampagrande y el vicecanton del Matural; la tercera sección está constituida por los cantones Comarapa, Chilón y Potrero y los vicecantones de Pulquina, Capillas y Manzanal.

En lo judicial está servida por un Juez y Fiscal de Partido y un Juez Instructor en la capital de la provincia, y en cada una de las otras dos secciones por un Juez Instructor y Agente Fiscal.

Las Juntas Municipales de la 1.ª y 3.ª sección se desenvuelven con laboriosidad y honrado manejo y aplicación de sus rentas. Los informes que tengo de la Junta Municipal de la 2.ª sección, no son satisfactorios del todo.

En esta misma sección es donde más desórdenes se cometen y donde abundan los abijeatistas. La acción del Corregidor, sin Celadores es ineficaz. La de la justicia común sin el auxilio de la Policía, es nugatoria, burlada y escarnecida no pocas veces.

La acción de la autoridad política, conviene robustecerla en Samaipata con la creación de un Intendente rentado y cuatro Celadores.

Samaipata está al final del camino de la Sierra. A la Junta de Caminos, le conviene también tener una autoridad robusta en aquella localidad.

En ninguna de las tres secciones de esta provincia existe edificio fiscal. Los interiores de las casas municipales, sirven de Cárcel. Los juzgados funcionan también en una ó dos piezas de los edificios municipales, que por cierto no son cómodos. En la misma capital, el Juez, con su Secretario ó Actuario ocupan y despachan en un solo compartimiento, rodeados de los litigantes.

El Subprefecto y Corregidor funcionan en sus casas y los Celadores duermen en las suyas. En una estrechísima puerta de calle del edificio municipal que dá entrada al interior que sirve de Cárcel moran uno ó dos policiales custodiando los presos, junto con el Alcaide carcelero.

La provincia de Vallegrande es de las más importantes del Departamento. Debe tener una casa de gobierno donde funcionen los juzgados, la Subprefectura y Policía y la Cárcel en el interior. Con Bs. 10,000, podría adquirirse ó construirse un edificio para ese objeto y después paulatinamente en las otras dos secciones, con menos costo.

Provincia del Sara.—Esta provincia, la más próxima á esta capital, en lo municipal está divida en dos secciones. Los cantones de Portachuelo, Santa Rosa, San Juan de Vibori y los vicecantones de San Ignacio y San Ramón de la Víbora, forman la 1.ª sección; la 2.ª está constituida con los cantones de Buena Vista y San Carlos.

Hay muchas rancherías alejadas de los cantones que podrían constituirse en vicecantones. Los puertos fluviales de Cua-

tro Ojos, La Estrella, Puerto Alonso y San Nicolás, regularmente poblados, deberían constituir un cantón.

En la capital de la provincia funciona un Juzgado de Instrucción con su respectivo Agente Fiscal.

Las Juntas Municipales, con sus escasas rentas, se desenvuelven regularmente. No obstante, con motivo del descuento de guerra decretado en 1902, la Prefectura tuvo ocasión de imponerse de que no llevaban una correcta contabilidad.

En el puerto fluvial de Cuatro Ojos ó más abajo, en las juntas del río Piray con el río Grande donde reside el Guarda, cobrador de derechos fiscales, en el intercambio de productos con el Beni es conveniente mantener un piquete de fuerza armada, especial ó desprendido de la Columna de Guarnición de esta plaza. En esos puertos llegan á reunirse hasta 200 pasajeros, entre comerciantes, mozos y tripulantes y no hay autoridad que pueda contener el orden policiario ni obstruir el contrabando ó robo de mozos y criados ajenos que los reenganchadores los conducen al Beni.

Esta provincia es la más rica en producciones agrícolas; la azúcar, el café, el arroz y otros productos, son casi esclusivos de esa circunscripción.

Provincia de Cordillera.—Fronteriza con los departamentos de Chuquisaca y Tarija, es la provincia de Cordillera dividida en dos seccionnes municipales. Los cantones de Lagunillas, Gutiérrez, Cnevo (retenido indebidamente por Chuquisaca) Piray y los viccantones de Aquio y Choreti y otros rancherios de indígenas forman la primera sección. La segunda está constituida por los cantones de Charagua, Izozoc, Parapetí, convertido otra vez en Misión desde 1902 con poca previsión administrativa.

Es justo hacer mención del correcto, activo y honrado desenvolvimiento de las labores de la Junta Municipal de Lagunillas. No se puede decir otro tanto de la Junta de la 2.ª sección.

En la capital de la provincia, funciona un Juzgado de Partido y otro de Instrucción y un Fiscal de Partido.

Esta provincia antes tan poblada y rica en ganadería está en completa decadencia.

A su despoblamiento, han contribuido dos factores. Los reenganches de peones para la región gomera del Beni y la emigración de los naturales á la República Argentina.

Todos los agricultores de la provincia del Cercado se surtían de peones de la provincia de Cordillera. Hoy no los encuentran. En la misma época en que aquí se precisan de esos brazos, grandes carabanas de indios jornaleros han tomado rumbo á los establecimientos azucareros de la vecina República Argentina y no hay medio de contener esta emigración, no obstante haberse dictado medidas prohibitivas. En aquella República el jornal es doblemente remunerado que en la nuestra. Los reenganchadores argentinos, que generalmente son los mismos capita-

nes de los pueblos indígenas de Cordillera, ganan gruesas primas, y con tal motivo la emigración se produce fatalmente. Con extraviar los caminos está burlada la vigilancia de las autoridades.

Con el restablecimiento de la Misión del Parapetí se ha sustraido por otra parte a la agricultura un respetable número de brazos, sin que se espere compensación de ventajas en otro orden. Del cantón Parapetí, venían gran número de jornaleros á los establecimientos agrícolas de las cercanías de esta ciudad. Hoy los industriales no los obtienen de los PP. Conversores, según me han asegurado. Allí mismo en el Parapetí, inmediatamente de la reedificación de la Misión han caido más de dos establecimientos agrícolas; otros han tenido que reducir sus trabajos por falta de jornaleros.

Con la reedificación de dichas Misiones, en pueblos engranados ya por más de veinte años en la vida civil, hasta aquí solo se han visto perjuicios. Las ventajas que sin duda se ha prometido el Supremo Gobierno, aún no se vén y probablemente no se verán después.

Es indiscutible que el Padre Misionero es un factor poderoso y quizá el único con que se obtiene la reducción de pueblos bárbaros y debe fomentarse por el Gobierno la fundación de nuevas Misiones sobre pueblos que están en ese estado y que los hay muchos en este Departamento. Pero lo que es en el Parapetí, es opinión general de que era ya inconveniente la actuación del Misionero.

§

Provincias de Chiquitos y Velasco.

Estas dos provincias generales son las más estensas del Departamento, las más alejadas, las más decadentes y no obstante son las que más riquezas encierran sus suelos, por lo que les espera, un gran porvenir no lejano.

La provincia de Chiquitos consta de una sola sección municipal, compuesta de los cantones San José, Santiago, Santo Corazón, San Juan, San Matías, el Cerro y Puerto Suárez; todos á cual más despoblados y decadentes.

La provincia de Velasco está dividida en dos secciones municipales. Forman la primera sección, los cantones San Ignacio, Santa Ana, San Rafael y San Miguel. La segunda sección la constituyen los cantones Santa Rosa de la Mina, San Javier, Concepción; los vicecantones del Puente, Santa Rosa del Palmar y los cinco pueblos de las Misiones de Guarayos.

En lo judicial, se consigna en el Presupuesto una partida para un Juez Instructor de ambas provincias con residencia en San Ignacio y otra para su respectivo Agente Fiscal. Pero hace años que no se proveen esos cargos por la insignificante dotación. Allí no hay abogados para que ocuparan esos cargos y en el supuesto de que los hubieran no se resignarían á ganar Bs. 700,

donde un capataz ó gerente de trabajos industriales gana el doble ó triple de esa cantidad, como lo he expresado antes, al hablar de la Intendencia del Paraguá.

Estoy seguro de que ni el H. Concejo Municipal tiene datos exactos sobre la marcha y desarrollo de las Juntas Municipales de esas provincias. La Prefectura solo se puso en contacto con ellas con motivo del descuento de guerra. Tampoco dán á conocer sus actos por la prensa Las únicas juntas que publican Memorias anuales, son las de Vallegrande y Lagunillas.

Con la cuasi extensión del pueblo de Santa Rosa de la Mina, capital de la 2.ª sección de la provincia de Velasco, se extinguió también, puede decirse, por consunción la Junta Municipal. Tengo informes que no funciona desde 1899.

Es opinión general de que para restablecer nuevamente esta Corporación, conviene que se traslade la capital al pueblo de San Javier, donde hay elementos y buen personal para constituir la Junta.

En el régimen administrativo conviene hacer las siguientes modificaciones:

El cantón San Matías, geográficamente, pertenece á la provincia de Velasco. Está más próximo á los pueblos de ésta y tiene mejores y más rápidos medios de comunicación que con los de la provincia de Chiquitos. San Matías, por lo mismo que está tan alejado, la acción gubernamental es completamente nula. Se dice que allí es la guarida de los abigeatistas que hacen sus correrías á los establecimientos ganaderos del Descalvados, en el Brasil y que para robar matan primero á los capataces que en el campo encuentran. La empresa del Descalvados con este motivo, só pretexto de perseguir á los abigiatistas, penetra en San Matías con fuerza armada y ejerce sobre este lugar actos de Policía y siembra el terror, asesinando á los sindicados donde son encontrados. El año próximo pasado hubieron escenas sangrientas de este género. El Corregidor, cuando hay persona que acepte este cargo, es una autoridad nominal, donde el crimen y la fuerza imperan. Más de una vez han sido asesinados los Corregidores.

La única acción eficaz habría sido la del Fortín. Pero por su alejamiento de los centros poblados y su interdicción casi completa en la época de lluvias, no se le ha podido constituir en el mismo punto de San Matías. En años atrás la fuerza de ese fortín residía en San José, sin provecho alguno. Desde 1900 no funciona en ningún punto.

Otra reforma que se impone y que el Gobierno debe llevarla á cabo, es la traslación de la Subprefectura de Chiquitos á Puerto Suárez.

Los pueblos de Chiquitos languidecen apenas viven. Más decaen que prosperan. En el mismo estado se encontrarían los de la provincia de Velasco, á no haber sido el descubrimiento y explotación de la goma elástica, lucrativa industria que les ha devuelto su vitalidad.

En pueblos de estas condiciones, las autoridades vegetan con éllos y tanto importa que las tengan como no existan.

Inmigración de gente extranjera y buenos caminos son los elementos que necesita esa provincia para revivir y prosperar. Si el factor nacional es impotente, hay que provocar la introducción de afuera para lo cual se necesita, vías expeditas. Mientras se realice la ansiada idea del ferrocarril oriental, hay que mantener en buenas condiciones el camino carretero de Puerto Suárez.

El piquete de este Puerto debe constituirse en Columna de Zapadores y á la cabeza de ésta, el Subprefecto debe empezar á abrir el camino desde el Puerto á esta parte. Y digo abrir, porque en rigor, el camino está cerrado y obstruído por monte y fangos en que se hunden carros, bueyes y arreas, algunos definitivamente.

Si se votan Bs. 40,000 para la reparación de este camino, único que conduce á Puerto libre, nacional, no habrá empresario que tome á su cargo la obra, si no tiene seguridad de una utilidad de un 50 %.

La fórmula que se consigne en el Presupuesto Nacional, debe ser más ó menos la siguiente:

Para 50 hombres de la Columna de Zapadores de Chiquitos, encargados de la reparación del camino de Puerto Suárez Bs.....

Este es en mi concepto el único medio posible de reparar ese importante camino, con eficacia y poco costo. Y esa Columna de doble carácter, prestaría importantes servicios en todo orden.

Otra misión importantísima que desempeñaría el Subprefecto con residencia en Puerto Suárez, sería la de medir y amojonar tierras por hectáreas para adjudicarlas inmediatamente al inmigrante que las solicite, evitándose los largos trámites que obstruyen las adjudicaciones de tierras baldías para su colonización.

A los demás pueblos de Chiquitos les basta un Corregidor. La primera autoridad bien dotada con las principales misiones activas que he indicado debe estar en la frontera con su Columna de Zapadores chiquitanos, listo á expedicionar sobre los bárbaros que frecuentemente asaltan á los viageros en el camino, y sobre cualquier punto á donde lo demanden las circunstancias. De esta misma opinión participa el H. Diputado por la provincia de Chiquitos, señor Facundo Flores, quien puede esplanar las anteriores ideas y prestar informes detallados.

§

Corregimientos.

Estos funcionarios, especialmente los de los cantones alejados de los principales centros, no llenan cumplidamente con sus

			Ingresos	Egresos
Concejo Municipal		Bs.	33,000.00	33,000.00
Juntas Municipales				
Vallegrande	1.ª sección	«	7,979.96	7,979.96
Id	2.ª «	«	2,211.20	2,211.20
Id	3.ª «	«		
Cordillera	1.ª «	«	3,614.58	3,614.58
Id	2.ª «	«		
Sara	1.ª «	«		
Id	2.ª «	«	870 20	870.20
Velasco	1.ª «	«		
Id	2.ª [No funciona desde 1899].			

Chiquitos, única sección.

Las Juntas Municipales que aparecen no haber remitido sus presupuestos, manifiesta á no dudarlo que no observan ni la contabilidad en el manejo de sus rentas, como lo he expresado ya en otro lugar.

En algunas Juntas Municipales donde no existe ni Ministerio Público que finalice sus actos, se desenvuelven *ad líbitum*, clandestinamente. Informaciones particulares aseguran que en más de una sección municipal emplean gran parte de sus fondos en fiestas y regocijos populares. Pueden ser exageraciones.

El cuadro anterior basta para demostrar la suma escasez de rentas con que cuentan los gobiernos comunales para atender las más premiosas necesidades de cada localidad. Con tal motivo, la instrucción popular que corre á cargo de las municipalidades es deficiente.

Por ley de 25 de noviembre de 1895, reglamentada en 15 de enero de 1896, se adjudicó al H. Concejo Municipal el circuito de una legua de terreno al contorno de esta Ciudad, para que con el producto de la venta de éstos fomente la instrucción primaria.

El Decreto reglamentario, prescribe que previamente se mensure y amojone por un ingeniero esta adjudicación y que los planos correspondientes acompañados de un memorandum explicativo, se eleven á la consideración del Supremo Gobierno, para su aprobación y adjudicación definitiva.

Parece que hasta hoy no se ha llenado este requisito y el H. Concejo Municipal se concreta á alquilar lotes á los que los solicitan, no sin que antes se haya hecho un derroche de los mencionados terrenos, adjudicándolos clandestinamente.

Corresponde á la actual Corporación Municipal el establecimiento de los procedimientos legales, en la venta ó alquiler de dichos bienes, haciendo publicar previamente por la prensa toda solicitud de este género.

Es indudable que si el H. Concejo, obtuviera la adjudicación definitiva de esa gran faja circular de terreno y vendiéndola por hectáreas en pública subasta, obtendría una renta más que regular, para subvenir al fin á que está destinada.

Tengo conocimiento de que entre los proyectos de obras públicas que próximamente acometerá el H. Concejo, figura la construcción de un Kiosko en la plaza principal y la refacción del emberjado de esta misma y arreglo del reloj público.

La última ordenanza municipal dictada á indicación de esta Prefectura, es la referente á la prohibición de consentir ganado vagabundo en las calles de la ciudad. Medida que ha chocado contra la arraigada é indecente costumbre de establecer las lecherías dentro la población.

Las relaciones entre la Prefectura y el H. Concejo, se mantienen en perfecta cordialidad.

Ultimamente, ha ocurrido un incidente.

Don Gumercindo Landívar, comerciante y prestijioso vecino de esta Capital, demandó ante la Prefectura el amparo de una propiedad rural situada a pocas cuadras de la Ciudad, contra el H. Concejo Municipal, que pretendía prolongar la calle Ayacucho, atravesando dicha propiedad. Después de corrida la demanda en vista fiscal, antes de dictar una determinación al respecto, solicité informe al H. Concejo y en respuesta oficial de 16 del corriente, me manifestó que la orden ó acuerdo dictado de apertura de la calle Ayacucho, lo tomó como poder autónomo, dentro de sus legítimas atribuciones y que si en ello había error, estaba dispuesta á contestar de sus actos ante los jueces ordinarios, únicos competentes para revisar y juzgar actos. Sobre la base de estas declaraciones, la Prefectura fundó su auto de 16 del corriente, fallando la demanda de don Gumercindo Landívar en sentido de que la autoridad política no podía obstruir la determinación del poder municipal.

La apertura señalada para el día 17 del propio mes, rompiendo la merituada propiedad no se llevó á cabo por causas que ignoro.

Mientrastanto, Landívar había ocurrido en queja ante el Supremo Gobierno, quien en telegrama de 19 del corriente me advertía que «vele porque en dicha apertura se respete la propiedad y si era precisa la expropiación se proceda conforme á las leyes», el mismo que trascribo al H. Concejo, y como el asunto estaba ya fallado por la Prefectura; otorgó la apelación ante el Supremo Gobierno, para que apruebe ó corrija sus actos en revisión á la vista de los obrados.

§

Elecciones.

En 1903, se han practicado las siguientes elecciones en este Departamento:

De un Senador propietario; tres diputados suplentes por esta Capital y uno por la provincia de Velasco, acto que se realizó el primer domingo de mayo.

El segundo domingo de mayo de tres munícipes suplentes en la 3ra. sección de la provincia de Vallegrande á virtud del Supremo Decreto de 14 de abril.

En el mes de junio, de tres munícipes suplentes en la primera sección de la provincia de Cordillera, en cumplimiento del Decreto Supremo de 25 de mayo.

Por iguales decretos de 20 y 28 de Julio se practicaron también en 30 de agosto y 6 de septiembre, subsiguientes, elecciones de tres munícipes suplentes en la 3.a. sección de la provincia de Vallegrande y de dos en la 1.ª, respectivamente.

De la verificación de las elecciones de Senador y Diputados, dió cuenta mi antecesor, lo mismo que de las parciales de munícipes suplentes, que, como es sabido, se efectúan estas con toda tranquilidad, pasando desadercibidas las más de las veces, porque los partidos políticos no toman ningún interés, especialmente en las provincias.

En las elecciones generales de munícipes, en el mes de diciembre y en especial en las que preceden á la renovación del Poder Ejecutivo, es cuando los partidos políticos organizan sus fuerzas y despliegan activa propaganda, llegando en su apasionamiento á producir colisiones ó incidentes entre grupos militantes en que tienen que intervenir las autoridades.

No obstante, nada se produjo en las elecciones de diciembre de 1903, habiéndose efectuado con todo orden y corrección, en todos los distritos electorales.

§

Elecciones de mayo.

A mi llegada á esta Capital y hacerme cargo de la Prefectura del Departamento, encontré organizados y en plena lucha de propaganda política á los partidos, liberal, conservador y puritano, trabajando en pró de sus respectivas candidaturas para Presidente y Vices de la República. Al poco tiempo los tres partidos fijaron los nombres de sus candidatos para senadores y diputados.

La propaganda pública se efectuaba en toda su amplitud, sin restricción alguna, en el Club y en la prensa. Cada partido tenía su respectivo órgano de publicidad.

La prensa opositora no solo se concretó á hacer propaganda principista. Más se reducía á levantar cargos imaginarios ó supuestos contra la administración actual. En su desenfrenado apasionamiento ha levantado también calumnias de todo género contra todos los poderes públicos, dirijiéndolas algunas contra determinadas personas. Jamás en época alguna, la prensa oposi tora habrá abusado de la libertad de imprenta al amparo de una tolerancia rayana en un indiferentismo delectuoso, por parte de las autoridades encargadas de ejercer la acción pública contra los

libelos difamatorios y calumniosos. Eran los órganos de propaganda política, los que en tales se convirtieron y cualquier medida justa y legal que se hubiera tomado, tendente á responsabilizarlos, se habría tomado en esos momentos como una estudiosa obstrucción al derecho de propaganda política y fué necesario sin duda optar por la tolerancia.

Al principio, el personal de esta Prefectura, dedicó todo su tiempo á imponerse del estado y antecedentes de los asuntos puramente administrativos, tanto en la Capital como en las provincias, para darles impulso en seguida, sin preocuparse en nada del problema electoral, dejándolo librado completamente á la acción de los partidos políticos, ó lo que es lo mismo á que la opinión pública lo resuelva con entera libertad.

Con esta conducta, no hacía más que encuadrarme á los preceptos del programa del Supremo Gobierno, trazados en la Circular de 2 de enero último, la misma que oportunamente se comunicó á los Subprefectos y á fin de que sea fielmente observada y conozcan la conducta que debía observar desde la primera hasta la última autoridad política antes y durante las elecciones, con fecha 19 de abril, esta Prefectura, sobre la base de los tópicos contenidos en la mencionada Circular Suprema, giró una especial á los Subprefectos, explicando sus alcances y recomendando su extricto cumplimiento. En esta Capital no se dudaba ya de que mi autoridad traduciría el programa del Jefe del Ejecutivo, concediendo y garantizando la más amplia libertad electoral.

En la víspera de dictar el bando de convocatoria á elecciones, me fué trasmitida la Circular dictada por ese Ministerio en 26 de abril, con cuyo motivo, hubo tiempo de consignar sus preceptos en el bando de buen gobierno, publicado al día siguiente 27, junto con el de convocatoria, cuyo tenor conoce yá ese respetable Ministerio.

El mismo día se trascribió la cláusula 2.ª de dicha Circular á los Presidentes de los tres partidos políticos, insinuándoles que entre ellos arriben al acuerdo insinuado por el Ministerio de Gobierno y que se lo trasmitan á la Prefectura, quien se encargaría de darle ejecución práctica.

Los presidentes de los partidos conservador y puritano, interpretaron que el acuerdo debía provocarse con la inmediata intervención de la autoridad política, insinuando á esta que cite el día y la hora en que debían comparecer al efecto. El Prefecto contestó manifestando que en su calidad de autoridad, no creía correcto ponerse al igual de los directores de los partidos políticos, celebrando pactos, cuando la Ley y las circulares Supremas, le tenían yá de antemano trazada su conducta funcionaria; que en tal virtud, interpretaba la cláusula 2.ª de la Circular del 26 en el sentido de que el compromiso ó acuerdo debía pactarse entre los directores de los partidos militantes, y que á la autoridad solo le incumbía promulgarlo y hacerlo cumplir. No replicaron más. Por las publicaciones de prensa, me informé de que los presidentes de los directorios conservador y puritano, dirijieron una esquela ó nota verbal al presidente del Directorio del partido

liberal, doctor Zacarías Salmón, invitándolo á celebrar el acuerdo señalándole lugar y hora para el efecto. El doctor Salmón contestóles, manifestando que recibió la esquela faltando un cuarto de hora á la señalada por sus colegas para la reunión y que teniendo otros compromisos que llenar para esa misma hora, sentía no poder concurrir á la invitación. Más incidentes no se traslucieron por la prensa y como de nada se me dió conocimiento, juzgo que el acuerdo fracasó.

Los Prefectos de otros departamentos, según he visto, entendieron que el compromiso ó acuerdo entre los Jefes de los partidos políticos debían celebrarse con la intervención de la autoridad política y así lo efectuaron. El suscrito, ciertamente interpretó que la autoridad debía quedar de juez ejecutor del compromiso. Fué por ésto que el bando de buen gobierno publicado el día 27 de abril, encabezaba así:

Por cuanto;

El señor Ministro de Gobierno, en Circular de 2 de enero último, reitera en otra igual del día de ayer, recibida por telégrafo,—recomienda á las autoridades políticas que, en las elecciones populares de mayo próximo, traduzcan el anhelo del Supremo Gobierno—de que ellas se efectúen bajo la más extricta legalidad, garantizando, con la libertad del sufragio, la mayor amplitud y corrección democrática;

Que en esta virtud y sin perjuicio de los acuerdos que celebren los directores de los partidos políticos—como lo insinúa la última circular citada y estando circunscrita la acción de las autoridades políticas á velar por la conservación del orden público y correcto desenvolvimiento de la liza electoral, esta Prefectura, en ejercicio de la alta Policía, tiene á bien reproducir para que se cumplan, las siguientes prescripciones estractadas de la Circular Suprema de 5 de abril de 1902, disponiendo:

1.°—Que los ciudadanos, en momentos de ejercer el derecho de sufragio, sean tratados con toda consideración por los agentes de la Policía y Jefes de la fuerza pública que resguarden las mesas receptoras..... .....

....

Siguen las demás disposiciones legales, cuya reproducción impresa envié á ese Ministerio.

En cumplimiento de las otras prescripciones de la Circular del 26 de abril, las Mesas receptoras de esta Capital, funcionaron en lugares públicos y accesibles, habiendo puesto la Prefectura á órdenes de los Presidentes, el número extricto de soldados de la Columna que requirieron para hacer guardar el orden.

Durante los dos días de elecciones, no se produjo el menor incidente. La lucha tenaz disputándose palmo á palmo la victoria entre los partidos contendientes, se devolvió con proverbial orden y civismo. La policía no tuvo ocasión de tocar ni un pelo á ningún ciudadano.

Días antes de las elecciones, la Policía capturó é impuso multa á José Gonzalez Portal, por haber pasado en altas horas de la noche por la calle del local policiario en compañía del señor

Mariano Arrien, candidato á diputado por el partido conservador, dando mueras á la Policía y profiriendo otros insultos groseros contra la institución.

En otra noche los rondas de la Policía habían tomado al ciudadano Lisandro Guzmán. Informado de este hecho en las primeras horas del día siguiente y de que Guzmán era profesor del Colegio Seminario, desde luego sin más antecedente juzgué que debía ser ciudadano circunspecto, é inmediatamente ordené sea puesto en libertad.

Total, de incidentes policiarios antes de las elecciones, en esta Capital.

En la provincia de Vallegrande donde al parecer la lucha fué más ardiente, ocurrieron hechos de alguna gravedad ocasionados todos por la intransigencia y perversidad de los partidos coaligados.

En el mes de febrero, se recibió parte oficial de que Rafael Durán, Presidente de la Junta Municipal de Samaipata, 2.ª sección de Vallegrande, asaltó en compañía de otros á mano armada á la Mesa Inscriptora, estando en el ejercicio de sus funciones y rompió los libros del Registro de inscripciones.

La denuncia de semejante atentado cometido por un alto funcionario municipal, se pasó á conocimiento de la Corte Superior del Distrito. Este respetable Tribunal declaró que el delito no fué cometido por el citado Presidente de la Junta de Samaipata en el ejercicio de sus funciones y el proceso pasó con tal motivo á los Tribunales ordinarios de Vallegrande para que lo juzguen al sindicado como á delincuente común. Ignoro el estado en que se encuentre el juicio.

En vísperas de las elecciones resultó cortada la línea telegráfica entre Vallegrande y Comarapa y después de Vallegrande á esta parte en la sección de Samaipata, dejando aislada á esta capital con la provincia y el interior. Hechos los reconocimientos por el constructor Rojas, resultó que la línea fué cortada con instrumentos á propósito, de trecho en trecho en la estación de varios kilómetros. La reanudación costó más de ocho días.

Casi simultáneamente, el conductor de la valija de esta ciudad á Vallegrande, fué asaltado en las proximidades del pueblito de Quirusillas, por dos individuos disfrazados y armados, que lo intimidaron y le arrebataron la valija. No sin fundamento fueron sindicados de este otro salvaje atentado los ciudadanos Enrique Aquino Jiménez y Esteban Alba. De orden judicial, después de las elecciones estuvieron presos estos individuos algunos días en la Cárcel de Vallegrande y luego fueron puestos en libertad. A incitativas de esta autoridad y del Fiscal del Distrito, se les instruía sumario. Ignoro también el estado en que se encuentre este juicio.

Otro incidente lamentable ocurrió en la capital Vallegrande, en la tarde del 30 de abril.

Se dice que es costumbre en aquella provincia reunir en los cantones y rancherías á los ciudadanos electores adictos á una

candidatura y hacerlos entrar en grupo á la capital donde deben depositar su voto. Un comisionado del partido liberal reunió á los suyos en el cantón Pucará. El presbítero José Santos Vedia, cura de aquella parroquia, convertido en agente electoral de la coalisión puritana conservadora, había también recolectado gran número entre los creyentes de su parroquia, con los que se encaminó sobre Vallegrande. Muchos de ellos se dice que iban armados de revólvers y carabinas. Apercibido el grupo liberal de la entrada del indicado cura, se apersonaron ante el Subprefecto manifestándole que venía en actitud hostil á la cabeza de cien hombres armados. (Después se comprobó que no pasaban de 40). El Subprefecto, significó á los enviados del partido liberal que no abrigaba temor alguno de parte del cura de Pucará y que juzgaba que entraría pacíficamente á ejercer el derecho de sufragio, tanto con el grupo de electores que conducía. Cuando más ó menos á las 7 de la noche fué anoticiado de un tiroteo que se producía en los extramuros de la ciudad. Personalmente se encaminó al lugar del suceso con unos cuantos soldados de la Policía y solo encontró á pocos individuos que acudieron á la curiosidad y el cura que había sido herido levemente, lo hizo conducir á su alojamiento. De las investigaciones sobre el particular se deduce que un grupo de desocupados salió á presenciar la entrada del cura de Pucará y empezaron á motejar al sacerdote afeándole su conducta y á los pucareños,. Agriados los ánimos, de las palabras se fueron á los hechos hasta que se produjo un recíproco tiroteo. Aseguran que el primer tiro partió del grupo que encabezaba el señor cura de Pucará. A la aproximación del señor Subprefecto con su fuerza, ambos grupos se dispersaron y por el momento, nadie pudo dar cuenta de lo ocurrido.

Tal es la relación extractada del parte oficial pasado por el indicado Subprefecto, á quien se ordenó que levante una sumaria información para el total esclarecimiento de ese hecho.

Durante los días de elecciones en la indicada provincia, no se produjo ningún incidente, los partidos lucharon con toda moderación y recíprocos respetos.

Los partes oficiales de las provincias de Cordillera, el Sara, Chiquitos y Velasco, son también por demás satisfactorios.

Fuera de los desahogos y reproches infundados y calumniosos que dirije la prensa opositora, hasta hoy no se ha presentado ninguna queja ó denuncia concreta ante las autoridades políticas ó juzgados ordinarios.

Me permito consignar los datos del resultado del sufragio en la elección de Presidente y Vices de la República, seguido de un cuadro comparativo con los sufragios que arrojaron idénticas elecciones en 1896.

Es de advertir que los datos de la última elección de mayo no son absolutamente rigurosos, porque de la mayor parte de los Distritos han descuidado mandar á esta Prefectura copias de las actas de escrutinios parciales, habiéndolos tomado lo más de informes particulares.

La estadística electoral de 1896, es tomada de «La Estrella del Oriente» de esta ciudad, diario oficial de esa época.

. . . . . .

. . . . . .

ROSENDO R. ROJAS.

Trinidad, julio 1.° de 1904.

Al señor Ministro de Estado en el Despacho de Gobierno y Fomento.

Presente.

Señor:

En cumplimiento del mandato del artículo 29, atribución 4.ª de la Ley de Organización Política, elevo el informe prefectural de mi corta Administración.

SECCION DE GOBIERNO.

Orden Público.

El período álgido de las elecciones ha pasado, no sin dejar huellas profundas en el seno de esta pequeña sociedad, debido á que los partidos opositores creían que á la renovación de los Poderes públicos, era una ocasión propicia para trastornar las bases del edificio social y gubernamental.

Las ideas demagógicas popularizadas por los leaders de aquellos partidos, en la prensa, en los clubs, en las calles y plaza pública, excitaron sobremanera á las muchedumbres—el desconocimiento del principio de autoridad, al mismo tiempo que les hicieron entrever que la revolución tenía que estallar en toda la República.

La autoridad que contemplaba este cuadro disociador, sin contar con armas, soldados, ni municiones, obtó por la tolerancia, tanto que las amenazas de aquellos iban tomando de día en día, mayores proporciones. Llegó el día 22 de mayo último, plazo concedido por Ley para el escrutinio general, dos miembros de la Mesa Escrutadora [opositores] se ocultaron, para que no tenga lugar la reunión de aquella. Era notorio el funesto acuerdo para frustrar el acto del escrutinio.

Reintegrada la Mesa con los suplentes, el escrutinio se llevó á cabo.

Por la noche los afiliados al Partido Liberal, solemnizaban su triunfo en casa del Senador electo doctor Belisario Castedo; mientrastanto, los opositores se reunían en dos grupos: uno en el casa del señor Carmelo Llanos y otro en la de don Segundo Calatayud, con el objeto de atacar la reunión y de tomar el Cuartel. Más, á la hora convenida 12 de la noche, recibieron orden del doctor Serafin Castedo, Jefe y Director del movimiento revolucionario, para suspender el ataque hasta el domingo siguiente día de la Santísima Trinidad patrono de este pueblo.

Este aplazamiento tenía por objeto esperar el correo que debía traer la noticia del movimiento revolucionario operado en interior de la República, y á la vez, buscar la ocasión más propicia para consumar á mansalva y sobre seguro el horrendo crímen.

Fué entonces que, en ejercicio de la autoridad policiaria que invisto, y como Policia Judicial, con las facultades que me otorga el Reglamento del ramo en sus artículos 1.°, 2.° y 7.°, atribuciones 1.ª, 3.ª, 5.ª y 27, procedí á las primeras diligencias del sumario, aprehendí al doctor Serafin Castedo y al militar retirado Samuel Aramayo, señalados como jefes y directores del movimiento sedicioso. Además, por falta de Cárcel segura en esta capital, los sindicados guardaban su detención en el mismo local que sirve de Cuartel para los sostenedores del orden público, fué ordenada la traslación de aquéllos al pueblo de Santa Ana, capital de la provincia de Yacuma, medida previsora que tenía por objeto separar á los cabecillas de sus cómplices.

De esta manera, quedó restablecida la tranquilidad pública perturbada momentáneamente con aquella desgraciada intentona.

El proceso administrativo debe obrar en manos del señor Ministro, habiendo pasado esta Prefectura copia auténtica al Ministerio Público, para la prosecución del sumario.

Sin embargo de lo expuesto, señor Ministro, el suscrito, no crée que esté asegurado el orden público definitivamente, mientras el Supremo Gobierno no mande una fuerza competente, con buenos Jefes, armas y municiones, elementos indispensables con que debe contar toda autoridad para hacer respetar los mandatos de la ley.

En este Departamento, por las condiciones especiales en que se vive, rodeado de fieras y salvajes, cada habitante tiene su rifle ú otra arma, fuera de las que para expendio tienen las casas de comercio. Estas armas que empleadas en su objeto no darían en ningún tiempo temor alguno, pueden algún día, cuando las pasiones políticas se agiten como al presente, tornarse contra la autoridad, máxime, cuando se sabe que ésta no cuenta con los elementos necesarios para defenderse.

La alta misión del Gobierno y sus agentes, consiste en conservar el orden público á toda costa, y la razón aconseja que es mejor prevenir los delitos que remediarlos.

Gobierno.

Aceptada por el Supremo Gobierno la renuncia del Prefecto titular señor Miguel Mansilla, y habiendo hecho dejación

del cargo en fecha 8 de marzo pasado, asumí las funciones de aquél en virtud del artículo 40 de la citada Ley de Organización Política. En el corto período que ha corrido á mi cargo la administración pública, he tenido que contemplar con dolor el cuadro desolador de los diferentes ramos de la administración, como paso á demostrarlo.

Tesoro Público.

Esta oficina, que corre á cargo de un caballero honrado, carecía en lo absoluto de fondos con qué atender los diferentes servicios, y sus operaciones se limitaban á sentar en libros las partidas de reconocimiento á los diferentes acreedores al Estado. De lo que resulta, que la cuenta de 1903 cerrada al 31 de diciembre, tiene un déficit de cerca de 400,000 Bs. adeudándose por servicios prestados, la despreciable suma de cerca de 52,000 Bs.

A este respecto, fuera de desear señor Ministro, que los Altos Poderes nacionales, atiendan en justicia el pago de esta suma adeudada por la Caja Nacional. El Administrador que el año próximo pasado tenía bastante atrasadas sus cuentas, debido á las reiteradas órdenes del Supremo Tribunal de Valores y á las incitativas de esta Prefectura, se hallan hoy al concluirse, habiéndose pasado al Tribunal las de 1902, y al remitirse la de 1903.

Haré notar al señor Ministro que, las entradas de la Aduana de Villa-Bella, disminuyen considerablemente por razón de que las gomas no se expertan en su totalidad por la vía del Amazonas, sinó por Puerto Suárez y Antofagasta, donde satisfacen los derechos de exportación, siendo así, que este artículo es producto del Departamento del Beni.

Y si las rentas de la Aduana disminuyen el Tesoro Departamental pierde, puesto que, de allí le corresponden según el capítulo 1.°, § 1.° y 2.° de la parte 1.ª de la Ley Financial, la subvención de 115,000 Bs. y el derecho al 25 % sobre la exportación de la goma, calculado en 39,500 Bs.

Espero que el señor Ministro vea los medios de remediar este grave mal.

Catastro.

Para esta operación de necesidad inaplazable que debe efectuarse en la Provincia de Yacuma fueron nombrados por el Supremo Gobierno los señores Manuel R. Valverde, Francisco Román y Celestino Zambrana, para Director, Secretario y Auxiliar respectivamente.

Más, los favorecidos no quisieron tomar posesión de sus cargos porque no era posible al Tesoro entregar adelantado los fondos que el Presupuesto designa para este trabajo. Solicitaron entonces á la Prefectura una prórroga por sesenta días petición que fué elevada al Supremo Gobierno, sin que haya sido devuelta del Ministerio hasta la fecha.

Se hace urgente señor Ministro, la resolución previa de la prórroga solicitada, ó el nombramiento de otro personal, á fin de que la operación catastral tenga lugar en la estación seca; porque los comisionados tienen que recorrer largas distancias por lugares inundadizos, y estando consignado este ingreso en el proyecto de Presupuesto, debe procederse inmediatamente á la operación arriba indicada.

Además, someto á la consideración del señor Ministro que según el mapa y la Ley que delimita la Provincia Vaca Díez de la del Yacuma, los chacarismos de la mayor parte de los industriales gomeros del Río Beni están comprendidos en el Yacuma; y si han de catastrarse aquellos la dotación que asigna la Ley Financial para este trabajo, no es suficiente y sería preciso que la Legislatura asigne para dicha comisión por lo menos otros 1,000 bolivianos, pues los crecidos gastos que hay que hacer en largos y penosos viages de tierra y por agua bajando desde el nuevo Cavinas hasta la confluencia del Genesuaya con el Beni.

En cambio este trabajo puede verificarlo una Comisión compuesta de un Jefe, un Secretario y Auxiliar competentes, que indicarán los HH. Representantes por el Departamento.

Servicio de Justicia.

Este importante ramo, se halla casi abandonado, por las continuas licencias y dejación de sus puestos que han hecho los Jueces y Fiscales debido á la falta de pago de sus sueldos. Sin embargo, parece que se normalizará desapareciendo aquella causal, pues, el Administrador de la Aduana de Villa-Bella, ya ha remitido algunos fondos para atender los gastos de la presente gestión.

Otro de los inconvenientes con que tropieza la Administración de Justicia, es la falta de Cárcel, necesidad que se ha representado en repetidas ocasiones.—Es cierto que el Presupuesto de 1902 reconocía para esta obra la suma de Bs. 8,000, asignación que no ha podido hacerse efectiva por las causas antedichas.

El funcionamiento de los Juzgados de Provincia es dificultoso, teniendo en consideración que en éllas no hay los abogados que se necesitan para el desempeño de los cargos y defensa de las causas. En esta parte se daría un gran paso, sancionando su traslación á esta Capital y asignando una partida para vagajes ó gastos extraordinarios de este ramo que sirvan para la traslación de abogados de otros distritos y la de los Jueces Instructores á los cantones donde se cometen con frecuencia delitos, pues los Alcaldes Parroquiales y Corregidores practican mal y tardíamente las primeras actuaciones de los sumarios y diligencias que se les encomienda.

Cárcel.—Para la represión de los malhechores, no tenemos cárcel tan indispensable en toda población. El Cuar-

El Subprefecto de la Provincia Vaca Díez, no mantiene comunicación ninguna con ésta Prefectura y solo manda sus presupuestos para que sea decretado su pago. Parece que fuera dependiente de otra autoridad contrariando de esta manera la Ley de Organización política que me señala como á su superior inmediato.

Correos.

La Administración Principal está encomendada á un funcionario muy activo y cumplido, pero la deficiencia de fondos siempre ha hecho que en este Departamento esta institución ande muy atrasada.

Se despachan dos correos mensuales á las Administraciones de Cochabamba y Santa Cruz, por cuyo medio también se remiten valijas para todo el interior y exterior de la República. Pero á las provincias no ha podido normalizarse este servicio. Solo hay un correo mensual á Iténes, y á las otras provincias se despachan de casualidad, por medio de las lanchas que hacen la carrera en el Mamoré, quedando con tal motivo, sin correspondencia oficial con Reyes y Rurrenabaque con quienes solo nos comunicamos por las vías de La Paz ó de Riberalta.

De desear sería señor Ministro, que este servicio se normalizase de una manera más conveniente, estableciendo un correo quincenal para con las Provincias y que los de Santa Cruz y Cochabamba sean bimensuales.

Esto se conseguiría agregándole una cantidad de 3,000 Bs. á la partida del § 9.°, item 5.° del Capítulo 6.° sobre servicio de Correos.

Instrucción Pública.

En este ramo el Departamento del Beni se encuentra muy atrasado. Tenemos un Instituto de varones y otro de niñas que no llenan debidamente sus condiciones como fuera de desear.

En informe especial ya he representado esto mismo al señor Ministro de Instrucción que, para la mejora de estos establecimientos, es la renovación del personal que hoy funciona, con jóvenes de competencia y energía, que implanten la disciplina escolar, tan descuidada en dichos establecimientos.

En cuanto al concurso de exámenes de competencia, el señor Inspector ha convocado por la prensa para la oposición de los postulantes.

La nómina que esta Prefectura pasó al señor Ministro de Instrucción por el correo pasado, está compuesta de jóvenes aptos y de regular competencia que con la práctica serán provechosos á la juventud que se levanta.

En cuanto á Preceptores de los cantones, últimamente el

Por su inmediación á esta Capital, serían mejor atendidos esos Cantones por el H. Concejo Departamental, con sus propios impuestos, sin que sean malversados como sucede en la actualidad, siendo este mal de carácter crónico en dichas Juntas.

Tratándose de elecciones en estos centros, no hay libertad. Allí el Cura con un vecino acaudalado se confabula casi siempre para burlar el voto popular, haciendo sufragar á sus sacristanes y peones (indígenas analfabetos) quienes en rigor de la ley no pueden ejercer el mayestático derecho del sufragio. Se cortaría el mal cancelando esas Juntas Municipales que han cometido y cometen tantos fraudes.

Guardia Nacional.

A mérito de orden Suprema se ha convocado á la Guardia Nacional para su reorganización pero en esta no contamos con los Instructores necesarios para su disciplina.

Columna de Guarnición.

Solo cuenta actualmente con diez y seis individuos de tropa por no existir gente libre á quien dar de alta, pero se irá reintegrando con los omisos al empadronamiento militar. El 2.° Jefe de esta Columna es un Teniente Coronel con sueldo de Sargento Mayor. En oficiales falta un Capitán y un Teniente primero.

Existe en este Cuartel armamento de Rémington pero sin un solo tubo. Sobre este particular se le ha reclamado al señor Ministro de la Guerra.

Pido disculpa al señor Ministro por la deficiencia de este informe, suscribiéndome su muy atento y obsecuente servidor.

JESÚS LIJERÁN.

Correos.

Ministerio de Gobierno y Justicia.—La Paz, 25 de septiembre de 1903.

Al señor Prefecto del Departamento.

Presente.

Señor:

La Dirección General de Correos ha elevado al conocimiento de este Ministerio la siguiente razón de deudores á la Administración Principal de Correos de esta ciudad:

Gestión de 1882. Carlos Eusebio López por déficit que resultó contra él como ex-Administrador.....	Bs.	1,821.77
Gestión de 1884.—Severino Alban, ex-conductor de Correos por haber extraviado la suma de	«	120.—
Gestión de 1885.—Melchor Quispe, ex-conductor de valijas áCoripata que desapareció con la suma de.....	«	100.—
Gestión de 1892.—Genaro Zapata, ex Administrador resultó á deber según libros.....	«	1.979.87
Gestión de 1897.—Sixto Benguria ex-Administrador, su adeudo.....	«	819.86
	Bs.	4,841.50

Siendo atribución del Gobierno cuidar de la recaudación de las rentas nacinales, este Ministerio recomienda á usted que, una

vez que le sean pasados por la oficina de Correos los correspondientes pliegos de cargo, se sirva mandar se hagan efectivos dichos créditos, por medio de la vía coactiva, cuidando de la rápida tramitación de los juicios y dando parte de los resultados que se obtengan.

Dios guarde á usted.

José Carrasco.

Iguales oficios, con las notas de cargo respectivas, se han dirigido á las demás Prefecturas

---

Ministerio de Gobierno y Justicia.—La Paz, 25 de septiembre de 1903.

Al señor Director General de Correos y Telégrafos.

Presente.

Señor:

En vista de la razón de deudores á las oficinas de Correos de la República, al 31 de diciembre último, este Ministerio considera necesario proceder á su cobro por medio de la vía coactiva. Al efecto, dispondrá usted que las Administraciones Principales de Correos giren los correspondientes pliegos de cargo remitiéndolos á las Prefecturas respectivas para su tramitación.

Dios guarde á usted.

José Carrasco.

Ministerio de Gobierno y Fomento.—La Paz, 17 de noviembre de 1903.

Al señor Director General de Correos y Telégrafos.

Presente.

Señor:

En 9 de septiembre y 24 de octubre últimos, este Ministerio ha autorizado á esa Dirección para que dicte las órdenes convenientes para el inmediato establecimiento de correos entre los pueblos de Pojo, Totora y Mizque, imputando las erogaciones que demanden al párrafo respectivo del Presupuesto Nacional.

Como hasta la fecha no se ha dado cumplimiento á dichas disposiciones, las que se ratifican por el presente oficio, recomien-

do á usted se sirva procurar su pronta realización, dando conocimiento á este Despacho de las determinaciones adoptadas sobre el particular.

Dios guarde á usted.

Fermín Prudencio.

Ministerio de Gobierno y Fomento. La Paz, 9 de diciembre de 1903.

Visto el memorial de los vecinos del cantón Suipacha del Departamento de Potosí, en el que solicitan el establecimiento de los servicios de correos y telégrafos en dicho cantón; considerando: que los informes de los jefes de las oficinas departamentales respectivas, corrientes en estos obrados manifiestan la conveniencia de acceder á la solicitud mencionada; que la Dirección General de Correos y Telégrafos, teniendo en cuenta los informes producidos sobre el particular, y en ejercicio de las facultades que le confiere el Reglamento del ramo, ha dictado las órdenes necesarias para el establecimiento de un correo semanal entre Tupiza y Suipacha, así como para la instalación de la oficina telegráfica, se resuelve: 1.° apruébanse en todas sus partes las determinaciones adoptadas por la Dirección General de Correos y Telégrafos, que constan en el informe precedente; 2.° insinúese á la H. Cámara de Diputados se sirva consignar en el presupuesto respectivo una partida de seiscientos bolivianos (Bs. 600), para sueldos del Corrector Telefonista que debe servir la mencionada oficina.—Regístrese y trascríbase á quienes corresponda.

PANDO.

Luis Ipiña.

Ministerio de Gobierno y Fomento.—La Paz, 17 de junio de 1904.

Vista la solicitud de la Agente Expendedora de estampillas de la Administración de Correos de Sucre, en la que pide expresa declaratoria acerca de su derecho al 5 % sobre los valores postales adheridos sin previo pago de su importe, á los expedientes civiles en los casos previstos por el Supremo Decreto de 14 de octubre de 1892, elevado al rango de ley por Resolución Legislativa de 15 de noviembre de 1901. Considerando: que los Agentes Expendedores son responsables de sumas que tienen á su cargo siendo esa una de las razones que justifica el premio que les asigna la Ley Financial; que el caso en la especie importa un expendio de

los valores correspondientes á los procesos, sin que la falta del inmediato pago de su importe pueda ser imputable á los funcionarios encargados de su venta, pues ni siquiera están obligados á gestionar el reembolso ante las oficinas de destino; por punto general, se declara: que los Agentes Expendedores de estampillas de las oficinas de correos tienen derecho á percibir el premio del 5 % sobre los timbres que se adhieran á los procesos civiles en los casos previstos por el Decreto Supremo de 14 de octubre de 1892.—Regístrese y devuélvase á la Dirección Gederal de Correos para los fines consiguientes.

PANDO.

Claudio Pinilla.

Ministerio de Gobierno y Fomento. - La Paz, 26 de noviembre de 1903.

Al señor Encargado de Negocios de Bolivia en Estados Unidos de Norte América.

Washington.

Señor:

La casa editora «American Bank Note Company de New York», guarda en sus bóvedas los grabados con que se han fabricado en 1901 las estampillas postales de la República en conformidad al Decreto Supremo de 30 de octubre de 1900.

Estando próximas á agotarse las de los cortes de *ceinte y cinco* centavos, el señor Presidente de la República, ha dispuesto se sirva usted mandar fabricar, haciendo uso de los respectivos grabados, los siguientes valores postales:

300,000 piezas de á 20 cts., ó sea un valor de Bs. 60,000.
2.000,000 de piezas de á 5 cts., ó sea un valor de Bs. 100,000.

Adjuntos encontrará usted los correspondientes modelos.

El importe de la edición y demás datos que sean necesarios, comunicará usted á este Ministerio, por telégrafo, para su consideración.

Dios guarde á usted.

PANDO.

Luis Ipiña.

Ministerio de Gobierno y Fomento.—La Paz, 18 de diciembre de 1903.

Al señor Manuel Barrau, Inspector General de Aduanas.

Presente.

Señor:

Debiendo ausentarse próximamente el Director General de Correos y Telégrafos señor Víctor E. Sanjinés, á desempeñar la comisión que se le ha conferido en la República de Chile, el señor Presidente Constitucional de la República, dispone se encargue usted de la dirección de dicha oficina, en su carácter de Inspector Fiscal de Oficinas Públicas, mientras dure la expresada comisión, debiendo gozar de la mitad del sueldo asignado al Jefe de ella.

De usted atento seguro servidor.

PANDO.

Luís Ipiña.

Ministerio de Gobierno y Fomento.—La Paz, 29 de febrero de 904.

Señor:

He recibido su atento oficio de 22 del mes en curso, en que se sirve usted trascribir el dirigido por el señor E. E. y Ministro Plenipotenciario de Bolivia en Chile; manifestando la necesidad de una resolución que resguarde su dignidad funcionaria con motivo de las instrucciones dadas al señor Director General de Correos y Telégrafos don Víctor E. Sanjinés para su viage á aquel país.

Considera nuestro representante Diplomático que la misión encomendada al señor Sanjinés, introduce una falta de unidad á todas luces perjudicial para los servicios administrativos, ejerciendo un acto depresivo para la dignidad de los agentes diplomáticos, á quienes debe suponerse suficientemente idóneos para desempeñar todo género de comisiones en servicio público.

Me cabe expresar á usted, con este motivo, que las instrucciones dadas al señor Director General de Correos y Telégrafos han tenido por principal objeto facilitar los arreglos que, bajo el aspecto técnico, puedan celebrarse en los ramos que se hallan á su cargo, sin que en ningún caso, pueda gestionar ante la Cancillería Chilena acuerdos que son del resorte exclusivo de la Legación constituída en la persona de su muy prestigioso E. E. y Ministro Plenipotenciario.

Todas las iniciativas del señor Sanjinés deberán, pues, ser comunicadas por éste á nuestro Representante ante el Gobierno

de la Moneda, conceptuándose como simplemente técnicas, para que dicho funcionario Diplomático persiga su formalización ante aquella Cancillería. Los propósitos que abrigaba el ministerio de mi cargo se hallan perfectamente marcados en el hecho de que el pliego de instrucciones á que se refiere el señor Ministro Plenipotenciario do ha sido trasmitido por el señor Ministro de Relaciones Exteriores, único facultado para constituir delegados que representen á la Nación en el extranjero.

Si la convención postal Universal de Washington no contiene disposiciones que terminantemente autoricen á los Jefes del ramo de correos á perseguir, en las naciones extranjeras la celebración de arreglos tendentes á mejorar el servicio de su cargo, al menos se desprende del espíritu de sus estipulaciones, que pueden constituirse en naciones adscritas á la Unión, para obtener acuerdos internacionales, dando luz á los representantes de su país en el exterior para el régimen técnico de los arreglos á que pueda arribarse.

Ruego á usted señor Ministro, quiera trasmitir estos conceptos á nuestro E. E. y Ministro Plenipotenciario en Chile, á fin de alejar sospechas capaces de susceptibilizar su alta reputación diplomática.

Renuevo á usted, con este motivo, las seguridades de alta y distinguida consideración, con que me suscribo su atento y seguro servidor.

Luís Ipiña.

Al señor Ministro de Estado en el Despacho de Relaciones Exteriores y Culto.

Presente

Ministerio de Gobierno y Fomento.—La Paz, 16 de diciembre de 1903.

Al señor Director General de Correos y Telégrafos.

Presente.

Señor:

El Supremo Gobierno teniendo en cuenta la necesidad de celebrar con la República de Chile, un acuerdo para el intercambio telegráfico y postal entre ambos países, ha resuelto encomendar á usted la comisión de gestionar con la Dirección General de Correos y Telégrafos de dicha República el expresado convenio, que será sometido á la consideración de los respectivos Gobiernos; debiendo usted trasladarse á la brevedad posible, al cumplimiento de su comisión.

COPIA.

En Santiago de Chile, á veintiuno de febrero de mil novecientos cuatro, Víctor E. Sanjinés, Director General de Correos y Telégrafos de Bolivia y Carlos Lira, Director General de Correos de Chile, haciendo uso de las facultades que les acuerda el Tratado de Giros Postales de Washington, convienen en establecer el cambio recíproco de giros entre Bolivia y Chile, á contar desde el 1.° de mayo de 1904, con arreglo á las disposiciones del mencionado Tratado y ciñéndose además á las siguientes cláusulas reglamentarias.

1.ª El monto de los giros será expresado en ambos países en pesos de oro de 48 peniques, que serán pagados á los destinatarios en moneda corriente con arreglo al recargo por cambio que mensualmente fijarán ambas Direcciones de Correos.

2.ª Hasta nuevo arreglo el pago de los saldos deberá efectuarse anualmente por medio de letras de cambio sobre Santiago ó La Paz, según sea la cuenta acreedora, en pesos de 48 peniques y si esto no fuese posible en libras esterlinas, estimándose una libra en cinco pesos oro de cuarenta y ocho peniques.

3.ª La cuenta general será formada ya sea el saldo deudor ó acreedor por la Dirección General de Correos de Chile antes del 1.° de marzo de cada año, teniendo en vista las cuentas mensuales formuladas y aprobadas por las respectivas Direcciones Generales de Correos.

4.ª El máximum de los giros que se depositen en Chile será de $ 200.00 oro de 48 peniques, y en Bolivia de $ 100.00 oro de 48 peniques.

5.ª Las oficinas autorizadas en Bolivia para efectuar el servicio de giros son las que se detallan en el anexo N.° 1; en Chile las marcadas con la letra M. del anexo N.° 2.

6.ª La Oficina de La Paz, estará encargada de expedir y recibir los giros en Bolivia y en Chile serán recibidos por la de Valparaíso.

Además de la oficina de Valparaíso quedan autorizadas para emitir directamente giros sobre Bolivia las de Iquique, Santiago y Concepción.

7.ª Los giros se remitirán anotados en una lista por duplicado, conforme ó análoga al modelo N.° 3 anexo, uno de cuyos ejemplares se devolverá aceptado ó con las observaciones del caso á la oficina de orígen.

8.ª Si el Gobierno de Bolivia lo desea, el Correo de Chile está dispuesto á servirle de intermediario para el envío de sumas á cualquiera de los países con que Chile tiene establecido el servicio de giros, mediante el pago por parte de Bolivia, de un 50 por ciento de los derechos de emisión que fija el tratado de giros de Washington.

Al efecto se señalan á continuación los equivalentes de la moneda de los países aludidos en moneda de oro de 48 peniques:

Alemania 1 marco equivalente á $ 0.26.10.
Bélgica, 1 franco equivalente á $ 0.21.14.
Brasil, 1 franco equivalente á $ 0.21.00.
Francia, 1 franco equivalente á $ 0.21.14.
Gran Bretaña, 1 franco equivalente á $ 021.14.
Hungría, Italia, Luxemburgo, Países Bajos, Suiza: 1 franco equivalente á $ 0.21.14.

Suecia, 1 corona equivalente á $ 0.27.30.
Uruguay, 1 peso oro equivalente $ 1.017.

Santiago, 21 de febrero de 1904.

El Director General de Correos de Bolivia—[Firmado]—V. E. Sanjinés—El Director General de Correos de Chile.—[Firmado]—Carlos Lira.

Es conforme:

V. E. Sanjinés.

Ministerio de Gobierno y Fomento.— La Paz, 23 de marzo de 1904.

Vista la Convención de Giros Postales celebrada en Santiago por el señor Víctor E. Sanjinés, en su carácter de Director General de Correos de Bolivia, con el igual de Chile señor Carlos Lira y considerando: que la Convención Postal de Washington autoriza á las Administraciones postales de los países de la Unión, á establecer todas las medidas de orden y de detalle que juzguen necesarias; que la que han celebrado las Direcciones de Correos enunciadas, no es sinó un Reglamento de ejecución, en sentido del artículo 20, inciso 1 de la Convención de 15 de junio de 1897, corroborada por la atribución 7.ª del artículo 6.° del Reglamento General de Correos vigente. Considerando: que las cláusulas reglamentarias ajustadas son de gran conveniencia para Bolivia, *se las aprueba* en todas sus partes. Tómese razón y trascríbase.

PANDO.

Luís Ipiña.

Ministerio de Gobierno y Fomento.—La Paz, 13 de febrero de 1904.

Al señor Prefecto del Departamento de Chuquisaca.

Sucre.

Señor:

En vista de los informes recogidos en este Ministerio y estimando las consultas de carácter urgente dirigidas por esa Prefectura con motivo de los inconvenientes que ofrece la posta de la Calera, debo manifestar á usted que la traslación de ese servicio al pueblo de Yotala, no se conforma con las exigencias del servicio público, por la mucha distancia que media entre ese lugar y Pampatambo, y la marcada desproporción entre las nueve leguas que separan á esos dos puntos y las tres que hay entre esa capital y Yotala.

Por datos recogidos de diversas fuentes se sabe que el puente sobre el río Chichapilcomayo se halla perfectamente hábil para pasageros montados y peatones, al punto de que muchos arrieros transportan su carga por esa nueva vía en la estación lluviosa sin parar mientes en el aumento de distancia, pues á causa de las buenas condiciones del camino, hacen un trayecto más rápido que por el de herradura, sin correr la contingencia de que un río de gran avenida los retrase en la playa, causándoles perjuicios efectivos. Así ocurre cuando las crecientes del Chichapilcomayo son muy considerables y es preciso aún con respecto al Pilcomayo recorrer un extenso y peligroso trayecto en caso de avenida, para pasar por el antiguo puente de madera.

Conceptúo que, quizá muchas personas no efectúan sus viages por esa vía por falta de servicio de postas y la consiguiente carencia de provisiones en los lugares de tránsito, de suerte que es llegado el caso de que, consultando las más ventajosas condiciones, ordene usted se practique un reconocimiento de la vía enunciada y eleve ante este Ministerio un informe suscinto sobre la conveniencia de trasladar las postas á los puntos que se encuentran en ella.

Con esta fecha el Ministerio se dirige también al señor Director General de Correos para que á su vez trasmita las instrucciones del caso á los administradores de las respectivas oficinas.

Quedo de usted atento seguro servidor.

L. Ipiña.

Ministerio de Gobierno y Fomento. — La Paz, 19 de febrero de 1904.

Al señor Director del Tesoro Nacional.

Presente.

Señor:

En contestación á su atento oficio de 4 del actual, relativo á la representación formulada por el Oficial de Fe Pública, que asegura ser insuficientes las estampillas postales de á cinco y veinte centavos que existen en su oficina para el servicio público, debo expresar á usted que la habilitación de los timbres destinados al ramo de telégrafos para el despacho de correos, solicitada por el citado funcionario, ofrece graves inconvenientes en el régimen ordinario de las oficinas postales, principalmente en lo que concierne á la expedición de correspondencia al exterior. En esa virtud y en vista de que los timbres postales existentes, si bien son algo escasos para satisfacer las necesidades del servicio, creo este Ministerio que bastarán hasta mayo, en que ya ha de llegar el pedido de Estados Unidos de Norte América. Se puede, pues, aprovechar de esos valores, distribuyéndolos entre las oficinas de correos, donde también servirán de poderoso auxilio los timbres de corte menor, utilizándose así dos de á diez centavos, á falta de uno de á veinte centavos y cinco de á uno en substitución de uno de á cinco centavos, etc., etc.

Sírvase usted ordenar al Oficial de Fe Pública, que proceda conforme á lo indicado en el presente oficio y aceptar las consideraciones de su afectísimo y seguro servidor.

Luis Ipiña.

CONVENIO POSTAL

Los suscritos Directores Generales de Correos de Bolivia y de Chile, haciendo uso de la facultad de que están investidos por la Convención de Encomiendas de 12 de julio de 1897, convienen en establecer el cambio de encomiendas por medio del correo terrestre que funciona entre Tacna y La Paz, bajo las siguientes condiciones:

a)—Las encomiendas que se despachen por esta vía, serán únicamente las originarias de los dos países que no convengan enviar por el Ferrocarril de Antofagasta á Uyuni.

b)—Las encomiendas se cambiarán en despachos cerrados entre las oficinas de Arica y de La Paz.

V. E. Sanjinés.

Carlos Lira.

Es copia conforme—

Daniel L. Videla,

Secretario.

Ministerio de Gobierno y Fomento.—La Paz, 7 de mayo de 1904.

Vista la precedente copia certificada del convenio postal celebrado por las Direcciones Generales de Correos de Bolivia y Chile, en uso de la facultad que les acuerda la Convención de 12 de julio de 1897 y siendo convenientes las condiciones establecidas para el cambio de encomiendas por medio del correo terrestre que funciona entre Tacna y La Paz; se aprueba en todas sus partes el expresado convenio postal.—Regístrese y comuníquese á quienes corresponda.

PANDO.

Claudio Pinilla.

Ministerio de Gobierno y Fomento.—La Paz, 22 de octubre de 1903.

Al señor Director General de Correos y Telégrafos.

Presente.

Señor:

En la representación que ha formulado usted en su oficio de 16 de setiembre próximo pasado, se ha dictado la siguiente resolución:

«Ministerio de Gobierno y Justicia.—La Paz, 21 de octubre de 1903.—Vista la anterior representación y considerando: que la Administración Principal de Correos de Potosí, por motivo de la distancia que la separa de la Subadministración de Pulacayo y de la Receptoría de Huanchaca, no ejercita oportunamente la supervigilancia que le atribuye el Reglamento orgánico del ramo; que en virtud de lo dispuesto por el artículo 2.° del citado Reglamento, existe en la ciudad de Uyuni una Administración Principal, la que por las disposiciones de trasporte de que dispone, puede atender á las necesidades urgentes de las oficinas mencionadas, se resuelve: la Subadministración de Correos de Pulacayo y la Receptoría de Huanchaca, dependerán de la Oficina Principal de Uyuni, quedando independientes de la de Potosí.—Regístrese y trascríbase.—Pando.—José Carrasco».

Que trascribo á usted para su cumplimiento.

Dios guarde á usted.

José Carrasco.

Ministerio de Gobierno y Justicia. —La Paz, 24 de octubre de 1903.

Al señor Director General de Correos y Telégrafos.

Presente.

Señor:

El Ministerio de mi cargo, atentas las razones expuestas en la representación dirigida por el H. Diputado por Mizque señor don Rodolfo Montenegro, ha resuelto establecer un correo directo entre Totora y dicho pueblo de Mizque. En esta virtud, sírvase usted dictar las órdenes nesarias para la inmediata instalación de la indicada comunicación postal, dando cuenta á este Ministerio de las medidas adoptadas, é imputando las erogaciones del caso, á la partida correspondiente del Presupuesto.

Dios guarde á usted.

José Carrasco.

Ministerio de Gobierno y Fomento.—La Paz, 17 de noviembre de 1903.

Al señor Director General de Correos y Telégrafos.

Presente.

Señor:

En 9 de setiembre y 24 de octubre últimos, este Ministerio ha autorizado á esa Dirección para que dicte las órdenes convenientes para el inmediato establecimiento de correos entre los pueblos de Pojo, Totora y Mizque, imputando las erogaciones que demanden al párrafo respectivo del Presupuesto Nacional.

Como hasta la fecha no se ha dado cumplimiento á dichas disposiciones las que se ratifican por el presente oficio, recomiendo á usted se sirva procurar su pronta realización, dando conocimiento á este Despacho de las determinaciones adoptadas sobre el particular.

Dios guarde á usted.

Fermín Prudencio.

Municipalidades

Ministerio de Gobierno y Fomento.— La Paz, 28 de noviembre de 1903.

Al señor Presidente del H. Concejo Municipal.

Potosí.

Señor:

He tomado nota de su atento oficio de 21 del actual, en el que se sirve usted comunicar á este Ministerio los acuerdos adoptados por ese H. Concejo, respecto á la reorganización del Cuerpo de Jurados y las causas que han motivado sus determinaciones.

El artículo 3.° del Reglamento Electoral vigente, atribuye á las Municipalidades la facultad de nombrar el Cuerpo de Jurados, con sujeción á las disposiciones de la materia. El Gobierno, es ageno á estas funciones que no están sujetas á su revisión.

Los Concejos y Juntas proceden, en este orden, con atribuciones propias, y no hay ley que autorice al Poder Ejecutivo para aprobar los actos de aquellas corporaciones, en lo referente á materias que son de la peculiar incumbencia de éllas.

En cuanto á las infracciones de ley y delitos cometidos por los miembros de las corporaciones municipales, la Ley de Organización Judicial, en su artículo 191, artribución 6.ª, confiere á las cortes de distrito la facultad de conocer en los juicios á que hubiere lugar.

Dejando así contestada su referida comunicación, me es grato repetirme de usted atento servidor.

L. Ipiña.

Ministerio de Gobierno y Fomento.—La Paz, 24 de octubre de 1903.

Al señor Presidente del H. Concejo Municipal.

Tarija.

Señor:

Acuso recibo de su oficio N.° 247 de 12 del presente, en el cual confirmando su telegrama de 9 del mismo, solicita usted autorización suprema para el pago de las planillas de socorros á los presos de la Cárcel, con ahorros de los otros servicios, en atención de estar agotado el párrafo respectivo.

En respuesta manifiesto á usted que esa determinación debe ser adoptada por el H. Concejo, sujetándose á las prescripciones de la ley financial. El Gobierno no puede tomar intervención en el asunto porque las Municipalidades según la ley orgánica del ramo son autónomas y responsables para la administración de sus fondos.

Soy de usted atento seguro servidor.

José Carrasco.

Ministerio de Gobierno y Justicia.—La Paz, 15 de diciembre de 1903.

Vista la representación elevada por el Fiscal de Partido de la Provincia de Chayanta y considerando: que la H. Junta Municipal de dicha Provincia, en su auto de 31 de octubre último, ha ratificado el acuerdo por el que se niega á socorrer á algunos de los presos de la Cárcel, que el citado acuerdo está en oposición con las leyes de la materia, que imponen á las Municipalidades el deber de hacer el servicio del socorro, no siéndoles permitido oponer resistencia á disposiciones legales, cuyo cumplimiento se recomendó en circular de este Ministerio de 26 de agosto último, que aun en el caso de que la Junta estime indebido el socorro ordenado, mediante planillas y demás requisitos, debe formular representación ante las autoridades respectivas, sin resolver por sí la suspensión del correspondiente pago; que la calificación de la pobreza de los presos acreedores al pre diario que la ley les fija, es atribución de lós Jueces de la causa respectiva, según lo dispuesto en la Suprema Resolución de 22 de octubre de 1858; en uso de la atribución octava del artículo 89 de la Constitución y de conformidad con la vista fiscal que antecede, intímase á la H. Junta de la Provincia de Chayanta á modificar el acuerdo que ha

motivado la representación del Fiscal de Partido, y se declara que debe continuar haciendo el servicio del socorro de presos en la forma de costumbre y con arreglo á la ley.—Regístrese y trascríbase.

PANDO.

Luis Ipiña.

Ministerio de Gobierno y Justicia.—La Paz, 7 de diciembre de 1903.

Vistos y considerando: que por ley de 15 de agosto de 1880, se ha declarado renta municipal el impuesto urbano, entendiéndose por tal el que gravita sobre las propiedades ubicadas dentro del radio de las ciudades; que los Concejos y Juntas tienen facultad para delimitar el radio urbano indicado, en la forma determinada por el artículo 2.° de la Ley de 3 de diciembre de 1883; que el artículo 3.° del Decreto Supremo de 12 de enero de 1884 fija reglas para dicha delimitación, que según el acta de fojas 2 y 3 y las observaciones contenidas en la vista fiscal que antecede, parece que la Municipalidad de la provincia Avilés, ha ultrapasado el límite de la regla prescrita en la citada disposición, comprendiendo dentro del radio urbano propiedades que no pueden considerarse naturalmente como correspondientes á la población; que, por tanto, hay que esclarecer previamente estos hechos; se resuelve: pasen los anteriores obrados á la Prefectura de Tarija para que ordene una investigación completa y preste informe detallado sobre la ubicación de las quintas y demás fundos cuya calidad urbana se arguye, y sobre las condiciones legales en que se ha hecho la fijación del radio. Regístrese y remítanse á la Junta Municipal de Avilés copias legalizadas de la vista fiscal y de esta resolución, pidiéndole que, de su parte, también informe.

PANDO.

Luis Ipiña.

Ministerio de Gobierno y Fomento.—La Paz, 15 de diciembre de 1903.

Vista la representación elevada por el Fiscal de Partido de la provincia de Chayanta y considerando: que la H. Junta Municipal de dicha provincia en su auto de 31 de octubre último, ha ratificado el acuerdo por el que se niega á socorrer á algunos de

los presos de la Cárcel; que el citado acuerdo está en oposición «con las leyes de la materia, que imponen á las Municipalidades el «deber de hacer el servicio del socorro, no siéndoles permitido oponer resistencia á disposiciones legales, cuyo cumplimiento se recomendó en Circular de este Ministerio, en 26 de agosto último; «que aun en el caso de que la Junta estime indebido el socorro ordenado, mediante planillas y demás requisitos, debe formular representación ante las autoridades respectivas sin resolver por sí la suspensión del correspondiente pago; que la calificación de la pobreza de los presos acreedores al pre diario que la ley les fija, «es atribución de los jueces de la causa respectiva, según lo dispuesto en la Suprema Resolución de 22 de octubre de 1858; en uso de la atribución 8.ª del artículo 89 de la Constitución y de «conformidad con la vista fiscal que antecede, intímase á la H. Junta de la provincia de Chayanta á modificar el acuerdo que ha motivado la representación del Fiscal de Partido, y se declara que «debe continuar haciendo el servicio del socorro de presos, en la forma de costumbre y con arreglo á ley. Regístrese y trascríbase.

PANDO.

Luis Ipiña.

— — — — —

Ministerio de Gobierno y Justicia. -La Paz, 8 de octubre de 1903.

Al señor Presidente del H. Concejo Municipal.

Presente.

Señor:

Tengo el agrado de dar respuesta á su atento oficio de 3 del actual.

La atribución 12 ª del artículo 126 de la Constitución, determina la forma en que las Municipalidades deben intervenir en la venta de víveres y establece, de un modo absoluto, el principio del libre tráfico. La atribución 21 del artículo 22 de la Ley Orgánica de Municipalidades, reproduce textualmente la anterior disposición.

La atribución 5.ª del artículo 89 de la Constitución, faculta al Ejecutivo para hacer cumplir las leyes, expidiendo los decretos y órdenes convenientes, sin definir derechos, ni alterar los definidos por la ley, ni contrariar sus disposiciones. Dentro de esta prescripción explícita, no le es dado al Gobierno, dictar ningún decreto que á título de reglamentación, restrinja ó amplíe lo estatuído por las leyes fundamentales y secundarias del Estado.

Sin desconocer la importancia de las razones expuestas en el oficio que contesto, considero que no hay ley que autorice al Gobierno á clasificar los productos sujetos al comercio «en artículos de primera necesidad é imperfectos para la libre industria»,

autorizando á las Municipalidades para declarar su estanco. Esta medida, importaría una restricción al principio del libre tráfico, consagrado por la Constitución: reforma que solo puede adoptar el Poder Legislativo.

Creo también, en cuanto al segundo medio indicado por ese respetable Concejo, que, dada la amplitud de la referida disposición fundamental, sería inoficioso declarar de libre tráfico el carbón. Las Municipalidades, con la independencia que la ley les reconoce y en uso de sus atribuciones, pueden adoptar, como lo hacen diariamente, las medidas que juzguen necesarias para ejercer la vigilancia que les impone la ley con respecto al expendio de víveres procurando atender cumplidamente las necesidades de la comuna. El Ejecutivo no interviene en los actos de esas corporaciones, sinó cuando se realizan infracciones de ley y llega el caso de ejercer la atribución 8.ª del artículo 89 de la Constitución.

En esta virtud, siente el Ministerio de mi cargo no poder deferir á la insinuación de usted por cuanto la reforma indicada por el H. Concejo, no es de simple reglamentación, y debe ser considerada por el Poder Legislativo.

Con sentimientos de particular estimación, me es grato repetirme de usted obsecuente servidor.

José Carrasco.

Ministerio de Gobierno y Justicia.—La Paz, 21 de septiembre de 1903.

Vistos los documentos enviados por el Fiscal del Distrito y considerando: que las denuncias formuladas por algunos miembros del Concejo Departamental sobre incorrecciones en la administración de los fondos municipales, han dado lugar á que dicha Corporación resuelva constituir una comisión revisora de cuentas; que la atribución 8.ª del artículo 89 de la Constitución impone al Gobierno el deber de velar por las rentas municipales, adoptando, con tal objeto, las medidas que crea convenientes; que para dictar las incitativas del caso es menester conocer la verdad de los hechos mediante una investigación imparcial; se resuelve: comisiónase al Contador señor Eduardo Guerra, para practicar una inspección y glosa de los libros del Tesoro Municipal de este Departamento, debiendo informar sobre la regularidad de los asientos respectivos, la conformidad de los saldos y la legalidad de las inversiones, todo con examen de los acuerdos y comprobantes prescritos por ley. La remuneración que debe percibir el comisionado por este servicio extraordinario, le será señalada y decretada en la forma acordada con el H. Concejo Municipal. Regístrese y trascríbase á quienes corresponda.

PANDO.

José Carrasco.

Administración del Ferrocarril, se hará bajo las mismas condiciones y franquicias establecidas en la Convención telegráfica celebrada en 1.° de junio de 1895 con la Empresa de los Ferrocarriles del Sur del Perú.

Artículo 6.°—Los jefes de las oficinas del Ferrocarril y del Estado en La Paz, se entregarán para su retrasmisión recíproca los telegramas procedentes ó destinados á otras localidades de la República, en cambio del correspondiente recibo.

Ambos funcionarios en vista de sus registros, formularán mensualmente la respectiva cuenta por los telegramas expedidos por su oficina con procedencia de la otra, mencionando su valor, y enviarán esa cuenta con el visto bueno del Jefe de la otra oficina, á la Dirección General de Telégrafos donde se hará la liquidación. No se incluirá en estas cuentas el valor de los despachos oficiales cambiados entre las oficinas de La Paz al Desaguadero.

Queda entendido que las tasas de los Ferrocarriles del Sur del Perú incluyen la trasmisión de los telegramas hasta la ciudad de La Paz, y viceversa que las tasas cobradas en las oficinas del Estado en la República, incluyen el servicio hasta el Desaguadero, sin que haya lugar á cuenta por esta causa.

Los saldos resultantes de estas cuentas en contra del Estado serán pagados por el Tesoro Nacional y los que aparezcan en su favor se cubrirán á la Dirección General de Telégrafos por la Administración del Ferrocarril.

Igual procedimiento se observará respecto á los cablegramas que de las líneas del Estado pasen á las del Ferrocarril y viceversa.

Para comprobante se firma el presente acuerdo en doble ejemplar.

V. E. Sanjinés.

Juan Bergelund.

Secretaría de la Dirección General de Telégrafos.

Es conforme:

Moisés del Carpio S., Secretario.

Ministerio de Gobierno y Fomento.—La Paz, 23 de junio de 1904.

Visto el acuerdo celebrado en fecha 21 del corriente, entre los señores Director General de Correos y Telégrafos y Administrador del Ferrocarril de Guaqui á La Paz, con objeto de fijar las condiciones en que ha de realizarse el servicio telegráfico por la vía de Guaqui, durante el tiempo del contrato celebrado por el Gobierno con la «Peruvian Corporation» y siendo convenientes para el servicio público las condiciones estipuladas, se aprueba en todas sus partes el expresado acuerdo de 21 del mes en curso. Regístrese y trascríbase á quienes corresponda.

Pando.

Claudio Pinilla.

1902 y 1903, ha habido ahorro sobre los gastos presupuestos, habiendo ido en aumento progresivo los rendimientos de telégrafos hasta el punto de que en el bienio de 1902—1903 se ha obtenido un ingreso del 40 ½ % sobre el bienio anterior; que por tanto el pago de ciento cincuenta mil bolivianos sería una erogación completamente graciosa á favor del proponente; que en esa virtud es de todo punto inadmisible la propuesta del señor Crespo, se resuelve: recházase la merituada propuesta. Regístrese y devuélvase.

PANDO.

Luis Ipiña.

Ministerio de Gobierno y Fomento.—La Paz, 14 de abril de 1904.

Vista la anterior solicitud de la Compañía Huanchaca de Bolivia, representada por su Administrador General don Luis M. Solá, en que pide autorización del Poder Ejecutivo para construir por su cuenta una línea telegráfica que una el mineral de Pulacayo con Ascotán, siguiendo paralelamente la ruta del ferrocarril á Antofagasta en substitución de la actual que pasa por puntos alejados de la citada vía férrea. Considerando: que ninguna ley se opone á dicha construcción, siendo más bien, un elemento que facilitará la comunicación entre ambos lugares y sus intermedios, se resuelve: autorízase á la Compañía Huanchaca de Bolivia para que lleve á cabo la construcción de una línea telegráfica entre Pulacayo y Ascotán, siguiendo la ruta trazada por el ferrocarril de Antofagasta. Regístrese y devuélvase.

PANDO.

Claudio Pinilla.

Son conformes:

Carlos Gutiérrez,

Oficial Mayor de Gobierno y Fomento.

FOMENTO

IMPRENTA DEL ESTADO.—J. CALASANZ TAPIA, DIRECTOR

Vías carreteras y tranvías

Contratos

Testimonio número 14

Escritura de prórroga, otorgada por el señor Prefecto y Comandante General del Departamento de Chuquisaca, don Julio La Faye, en representación del Supremo Gobierno, concediéndole al Administrador de la empresa carretera entre Sucre y Challapata, don Julio Zamora, por un año más los efectos de la concesión de 23 de marzo del año 1900.—Octubre 23.

En la ciudad de Sucre, Capital de la República de Bolivia, á horas cuatro y media de la tarde del día veintitres del mes de octubre del año mil novecientos tres, ante mí el ciudadano Máximo Cabrera, Notario de Hacienda y Minas del Departamento de Chuquisaca, con residencia fija en esta Capital y de los testigos que al final irán nombrados y suscritos, comparecieron de la una parte el señor Prefecto y Comandante General del Departamento, don Julio La Faye, propietario, y de la otra el señor Julio Zamora, como Administrador de la empresa carretera entre Sucre y Challapata de profesión abogado, ambos mayores de edad, bolivianos, vecinos de esta ciudad, casados, hábiles para el presente otorgamiento, á quienes de conocerlos doy fe y dijo el primero: que, en representación del Supremo Gobierno, eleva á instrumento público la autorización suprema y minuta que me ha pasado, las que trascritas literalmente son del tenor siguiente:

Corresponde.—Hay una rúbrica.

TESTIMONIO.

MINISTERIO DE FOMENTO E INSTRUCCION PUBLICA.—Número de orden 5,498.—Sección de Fomento.—Número 2,428.—La Paz, 10 de octubre de 1903.

Al señor Prefecto y Comandante General del Departamento de Chuquisaca.

Sucre.

Señor:

Este Ministerio con el propósito de habilitar una vía carretera, en las mejores condiciones de estabilidad, que ligue esa ciudad con las de Potosí y Cyuni, dirigió á Ud. en fecha 5 del mes en curso, el siguiente telegrama:

"Sírvase decirme si estado de camino carretero entre Sucre y Potosí permitiría servicio diligencias en próximo año para llamar á propuestas; y en caso contrario si convendría hacerlo entre Sucre y Challapata que caduca en este año.—Muñoz."

En contestación me dice Ud. lo siguiente:

"8 de octubre de 1903.—Camino carretero á Yotala por el Alto está para concluirse en condiciones satisfactorias. Mañana voy con personal Junta Caminos á inspeccionarlo y designar últimas rectificaciones y otras definitivas. Pasaremos Yotala para inaugurar trabajos Yotalilla precisando ruta camino carretero por terreno firme y permanente á puente Sucre.—Si contásemos con fondos suficientes se terminaría esta obra en primer semestre año entrante, caso contrario no podría funcionar carretera hasta año mil novecientos cinco.—Dándose cima á trabajos en mil novecientos cuatro.—En su virtud, parece conveniente resolver prórroga de carretera Challapata por un año más á fin de no exponerse que Sucre quede sin carretera alguna en año entrante.—Estimaré señor Ministro se sirva darme su resolución al respecto.—Salúdolo.—La Faye."

Del tenor de este telegrama, resulta que no podrá estar expedito para el próximo año, el nuevo camino carretero de esa ciudad á la de Potosí en la circunscripción del Departamento de su mando, como lo estará en la que corresponde al de Potosí, según me lo asegura el señor Prefecto en telegrama del día seis.

Por tanto, aun no es llegado el momento de pedir propuestas para el servicio de diligencias por este camino.

Como no es posible que quede esa capital sin servicio alguno de diligencias en el año próximo de 1904, puesto que el 31 de diciembre del año en curso termina el contrato con la empresa Zamora, autorizo á Ud. para que, de acuerdo con el Gerente de esta empresa, prorrogue Ud. por un año más los efectos de la concesión de veintitres de marzo de mil novecientos, esto es, hasta el treinta y uno de diciembre de mil novecientos cuatro, en las mismas condiciones establecidas en la Suprema Resolución de aquella fecha, advirtiéndole que el señor Zamora me ha expresado que está dispuesto á continuar haciendo dicho servicio entre esa ciudad y la de Challapata durante el año mil novecientos cuatro.

Se servirá Ud. dar cuenta del resultado que obtenga, en virtud de esta autorización suprema, para los efectos legales del caso.

Dios guarde á Ud.

PANDO.—Andrés S. Muñoz.

Prefectura y Comandancia General del Departamento de Chuquisaca.—Sucre, octubre 22 de 1903.

Sáquese por el Notario de Hacienda una copia legalizada del anterior oficio, á efecto de que sirva de comprobante á la escritura que debe firmarse de prórroga por un año más del contrato de 23 de marzo de 1900 con la empresa carretera á que se refiere la presente autorización suprema.

La Faye.—Felipe Arana—Secretario.

Concuerda el presente testimonio con el oficio original de su referencia al que en caso necesario me remito, el que después de corregido y concertado lo autorizo, signo y firmo en la ciudad de Sucre, á los veintitres días del mes de octubre del año mil novecientos tres.—Lleva adherido el timbre de 20 centavos requerido por ley.

Fecha ut supra.—Lugar del signo.

Máximo Cabrera—Notario de Hacienda y Minas.

Testimonio número 6

Escritura celebrada de conformidad á lo dispuesto en el artículo 5.°, de la Ley de tres de diciembre de mil novecientos uno por el Supremo Gobierno de la Nación, representado por los señores General don José Manuel Pando, Presidente Constitucional de la República de Bolivia y doctor don Luis Ipiña, Ministro de Estado en el Despacho de Fomento de una parte, y de otra el señor doctor Jorge Galindo, representante del señor Roberto Suárez, para la construcción de un tranvía de la ciudad de Cochabamba á la de Quillacollo, con garantía de bolivianos dos mil depositados en el Tesoro Nacional.

En la ciudad de La Paz de Ayacucho, á horas tres y media post meridium del día 21 del mes de enero de mil novecientos cuatro años.—Ante mí el ciudadano Ruperto Barrera, Notario de Hacienda, Gobierno y Guerra en este Departamento y testigos infrascritos, se hicieron presentes de una parte, para celebrar la presente escritura de conformidad á lo dispuesto en el artículo 5.°, de la Ley de tres de diciembre de mil novecientos uno; el Supremo Gobierno de la Nación representado por el señor General don José Manuel Pando, Presidente Constitucional de la República y el señor Luis Ipiña su Ministro de Estado en el Despacho de Cobierno y Fomento, y de otra el señor Jorge Galindo, el primero casado y vecino de esta ciudad, el segundo de la ciudad de Sucre, viudo, y el último de la de Cochabamba y residentes en ésta, éste soltero, propietarios, é idóneos para este otorgamiento á quienes de conocerlos doy fé y dijeron los dos primeros: que en conformidad á lo dispuesto en el artículo quinto de la Ley de tres de diciembre de mil novecientos uno y en representación de los intereses nacionales, celebran la presente en favor del señor Roberto Suárez, á quien lo representa el doctor don Jorge Galindo, mediante poder legal, para la construcción de un tranvía de la ciudad de Cochabamba á la de Quillacollo, en el término de dos años prorrogados por Resolución Suprema de cuatro de febrero del año pasado, en cuanto al término señalado por la cláusula sexta de la mencionada de tres de diciembre último, para cuyo efecto se me ha pasado la respectiva minuta. cuyo tenor con el de los demás insertos necesarios es como sigue:

Ley por la que se acepta la propuesta del señor Roberto Suárez para la construcción de un tranvía, de la ciudad de Cochabamba al pueblo de Quillacollo.

EL CONGRESO NACIONAL

DECRETA:

Acéptase la propuesta del señor Roberto Suárez bajo las condiciones siguientes:

Primero.—Se construirá un tranvía de la ciudad de Cochabamba al pueblo de Quillacollo con estación intermediaria en Colcapirhua, sea directamente por el actual camino carretero ó bien por los lugares de Muyurina, Queroquero y Calacala, construyéndose un puente sobre el río Rocha de la solidez y condiciones necesarias.

Segundo.—La ruta que siga el tranvía así como la trocha de la vía que será entre sesenta centímetros á un metro, se fijará definitivamente después del estudio que se practique por un ingeniero competente nombrado y pagado por el proponente y cuyo estudio será presentado al Poder Ejecutivo, para que firme la correspondiente escritura.

Tercero.—El servicio se hará con todos los coches que sean necesarios para pasajeros de primera y segunda clase, así como también con todos los carros, bodegas y wagones necesarios para el transporte de carga, usán-

Ministerio de Fomento é Instrucción Pública.—La Paz, cuatro de febrero de mil novecientos tres.

Vistos: los anteriores obrados por los que consta que, en fecha nueve de septiembre del año próximo pasado, el señor Roberto Suárez, concesionario por Ley de tres de diciembre de mil novecientos uno, para la construcción de un tranvía de la ciudad de Cochabamba á la de Quillacollo, confirió poder especial al señor Manuel Crespo para que solicitara del Congreso Nacional, como lo hizo en ventiséis de septiembre de mil novecientos dos, prórroga de un año al concedido por la cláusula sexta de la indicada Ley, para firmar el contrato, y pidiera ademas explicación en cuanto al espíritu de la cláusula once de la misma Ley, relativamente á que el depósito por garantía de ejecución, de *bolivianos dos mil* que debe hacerse en uno de los Bancos de Crédito á orden del Poder Ejecutivo, se consolidará en favor de éste, siempre que no se realice la obra, debiendo en caso contrario, devolverse al proponente; que por las fórmulas de la resolución sometida por las Comisiones de Industria y de Hacienda á la consideración de la Honorable Cámara de Diputados, encontrando atendibles los motivos expuestos, por el Representante del señor Roberto Suárez, aparece que aquellas se inclinaron en el sentido de conceder la prórroga solicitada y explicar, como se pedía, la cláusula referente al depósito; que dichos proyectos de resolución, han quedado pendientes á causa de que la Legislatura última clausuró sus sesiones sin haber tenido tiempo para considerarlos; que en esta virtud, el proponente señor Roberto Suárez ha conferido igual poder al señor Jorge Galindo, en fecha quince del mes próximo pasado, para que haga iguales gestiones ante el Supremo Gobierno, ya que, por la causa indicada, no pudo obtener la resolución legislativa que interesaba; y considerando: que ha resultado corto el término señalado por la cláusula sexta de la Ley concesionaria, en razón de que los socios del señor Roberto Suárez residentes en Europa, no han tenido el tiempo suficiente para ponerse de acuerdo y firmar el contrato; que los ingenieros que se han de ocupar en esta obra han formulado ya el pedido del material, reservándose hacer el estudio del trazo de la vía en la presente estación de lluvias, á fin de consultar con mayor acierto el terreno más firme y sólido; que las Comisiones de Hacienda y de Industria de la Honorable Cámara de Diputados, encontrando atendibles los motivos anteriores presentaron sus proyectos favorables de resolución; que es conveniente á los intereses del Departamento de Cochabamba dar todas las facultades posibles para el establecimiento de medios de locomoción que favorezcan al público en general; y que es de equidad y justicia atender la solicitud del Representante del señor Roberto Suárez: en Consejo de Gabinete y con cargo de cuenta á la próxima Legislatura, se resuelve: prorrógase por un año el término señalado por la cláusula sexta de la Ley de tres de diciembre de mil novecientos uno, para que el concesionario firme el contrato.

En cuanto al segundo punto de la solicitud, esto es el referente al esclarecimiento ó explicación respecto á la inteligencia de la cláusula undécima, no siendo de urgencia inmediata en interpretación, como lo es la prórroga que se concede; se declara: que el concesionario debe ocurrir para ese objeto ante las próximas Cámaras Legislativas.

Regístrese, trascríbase á la Prefectura del Departamento de Cochabamba y devuélvase.

CAPRILES.—ANDRÉS S. MUÑOZ.—ELIODORO VILLAZÓN.—JOSÉ CARRASCO.—IGNACIO CALDERÓN.

EL CONGRESO NACIONAL,

RESUELVE:

Artículo primero.—Se aprueba la Resolución Suprema de cuatro de

febrero del presente año, dictada en Consejo de Gabinete declarándose que los bolivianos dos mil que deben depositarse como fondo de garantia, serán restituídos á la Empresa, al cumplimiento del contrato.

Artículo segundo.—Se prorroga á dos años el término fijado por el artículo siete de la Ley de concesión de tres de diciembre de mil novecientos uno para la entrega del tranvía al servicio público.

Comuníquese al Poder Ejecutivo para los fines constitucionales.

Sala de sesiones del Honorable Congreso Nacional.—La Paz, diez y ocho de diciembre de mil novecientos tres.

ANIBAL CAPRILES.—JOSE S. QUINTEROS.—DEMETRIO FERNANDEZ DE CORDOVA, Senador Secretario.—L. SERRUDO VARGAS, Diputado Secretario.—J. NICOLAS REYES.

La Paz, veintiuno de diciembre de mil novecientos tres.

Cúmplase con arreglo á la Constitución Política del Estado.

JOSÉ MANUEL PANDO.

Luis Ipiña.

Aquí un escudo Nacional.

CERTIFICADO

Por bolivianos dos mil.

La Paz, diciembre de mil novecientos tres.

El ciudadano Daniel del Castillo, Director del Tesoro Nacional.

Certifica: Que en página número ciento ochenta y uno del Libro de Ingresos de la gestión de mil novecientos tres, se encuentra la partida cuyo tenor es el siguiente:

Partida número seiscientos treinta.—Diciembre diez y nueve, mil novecientos tres.

Acreedores.

Por dos mil bolivianos, que empoza el señor Jorge Galindo, en representación del señor Roberto Suárez como fondo de garantía para la ejecución de un tranvía entre Cochabamba y Quillacollo, autorizado por ley de tres de diciembre de mil novecientos uno, en su artículo once, por el término de quince años.

Bolivianos dos mil.

Bs. 2,000.—Sin documento.

(Firmado)—*J. Galindo.—D. del Castillo.*

BOLIVIA.—*Ministerio de Gobierno y Fomento.*—La Paz, veintidos de diciembre de mil novecientos tres.

Vistos: la solicitud del representante del señor Roberto Suárez, concesionario para la construcción de un tranvía entre las ciudades de Cochabamba y Quillacollo, en que formula las bases sobre las que debe otorgarse la correspondiente escritura de contrato; y considerando: que por ley de tres de diciembre de mil novecientos uno, se ha autorizado á dicho señor Suárez para la construcción de un tranvía entre las ciudades de Cochabamba y Quillacollo; que la prórroga concedida por Resolución Suprema de cuatro de febrero último en cuanto al término señalado por la cláusula sexta de la citada ley, ha sido aprobada por Resolución Legislativa de veintiuno del mes en curso; que por esta misma resolución se ha ampliado hasta dos años el término para la entrega de la obra; que en cuanto á la interpretación de la cláusula undécima de la repetida ley, se ha declarado que los bolivianos dos mil que deben depositarse como fondo de garantía, serán restituidos á la Empresa al

cumplimiento del contrato; que habiéndose hecho por el concesionario el depósito de esta suma directamente en la Oficina del Tesoro Nacional, como consta por el certificado adjunto marcado con el número mil quinientos diez, renunciando á la facultad de hacerlo en uno de los Bancos de Crédito, *se resuelve:* extiéndase por el Notario de Hacienda la respectiva escritura pública con inserción de las piezas correspondientes.—Regístrese, trascríbase y publíquese.

PANDO.—*Luis Ipiña.*

Corresponde.—Una rúbrica.

PODER

Testimonio de Poder Especial conferido por el señor Roberto Suárez al doctor Jorge Galinto.

En esta ciudad de Cochabamba, á horas nueve de la mañana del día de hoy, veinte del mes de octubre de mil novecientos tres años. Ante mí el doctor Balvino Costas, Notario de primera clase en la comprehensión de la Corte Superior de Justicia de este Distrito, con residencia en esta capital y testigos que al fin serán nombrados, fué presente el señor Roberto Suárez, vecino de ésta, mayor de edad, casado, contador, hábil por derecho, á quien de conocerlo y por la calidad de que obra y procede por sí, doy fe, y dijo: que confiere poder bastante, cual por derecho se requiere al doctor Jorge Galindo, para que representándolo en toda amplitud, firme con el Supremo Gobierno de la Nación, la correspondiente escritura referente al contrato de tranvías de esta ciudad al pueblo de Quillacollo, cuya concesión se le tiene acordada por ley de tres de diciembre de mil novecientos uno, introduciendo todas las modificaciones y ampliaciones indicadas en el pliego de instrucciones, que para el efecto le pasa. Más poder, además para que formule todas las peticiones y solicitudes que estime necesarias ante el Soberano Congreso y demás Poderes del Estado. Al efecto lo faculte para que presente escritos, escrituras, documentos, producir pruebas, girar minutas, otorgar y firmar las correspondientes escrituras, recabar certificados, testimonios, hacerlos inscribir en la oficina respectiva, ampliando además todas las facultades necesarias al buen éxito de este mandato, sin que por falta de cláusula expresa se crea limitado este poder, pudiendo sustituir y reasumir cuando convenga.—En su testimonio así lo otorga y firma con los testigos concurrentes á este acto, José Manuel Orgaz, soltero y Santiago Castellón López, viudo, vecinos de ésta, mayores de edad, amanuenses con independencia de esta oficina, ante quienes y el otorgante, se publicó este poder de principio á fin; doy fé.

Roberto Suárez.—Testigo, *José Manuel Orgaz.*—Testigo, *Santiago Castellón López.*

Lugar del signo.

Ante mí.—*Balvino Costas,* Notario de primera clase.—Pasó ante mí y en fe de ello lo signo y firmo.

Aquí un signo y timbre de ley.

Balvino Costas, Notario de Primera Clase.

Señor Notario de Hacienda.

En los registros de esa Notaría, sírvase Ud. insertar la siguiente escritura que celebran de conformidad á lo dispuesto en el artículo quinto de la Ley de tres de diciembre de mil novecientos uno, de una parte el Supremo Gobierno de la Nación, representado por el señor General José Manuel Pan-

terrenos de utilidad pública, conformándose al procedimiento del caso. Corresponde de cuenta del concesionario el pago del precio respectivo.

C) Privilegio de exclusiva por quince años; quedando eximido de tributar ninguna carga ó impuesto, ya sea nacional, departamental, municipal ó de cualquier otra clase de los que existen ó pudieran crearse en lo sucesivo.

D) Todos los materiales y maquinarias que se importen del extranjero, que se necesiten para la construcción de la línea ó reparación serán libres de derechos de Aduana.

E) Todo el referido material que se introduzca del extranjero será considerado como carga del Estado y no pagará sino la mitad de su flete en el ferrocarril de Antofagasta, conforme al contrato respectivo.

F) Para la construcción de la línea, y por una sola vez, se concede todos los brazos de la prestación vial que se encuentren dentro de los dos y medio kilómetros á cada lado de la línea en construcción. A este efecto, se prestará por las autoridades respectivas el apoyo que fuere necesario, conforme á ley y reglamento vigentes.

Décima.—Toda la línea del tranvía y construcciones que se hagan, como estaciones, edificios, puentes, etcétera, etcétera, serán conforme á la ley de propiedad particular.

Undécima.—La presente escritura se servirá Ud. otorgar señor Notario con inserción de las leyes y resoluciones que se indican en seguida y que se encuentran en el expediente, acompañado á este solo efecto, el mismo que se servirá devolverlo.

Ley de trece de diciembre de mil novecientos uno. Resolución Suprema dictada en Consejo de Gabinete de cuatro de febrero de mil novecientos tres. Resolución Legislativa de veintiuno de diciembre de mil novecientos tres. Certificado de depósito de garantía por bolivianos dos mil de diez y nueve de diciembre de mil novecientos tres. Resolución Suprema de veintidós de diciembre del mismo año. Poder conferido al señor Jorge Galindo, para el otorgamiento de esta escritura.

Décimasegunda.—Agregará Ud., además, todas las cláusulas y formalidades de estilo que fueren necesarias, remitiendo un testimonio de la escritura al Ministerio de Fomento.

La Paz, enero veinte de mil novecientos cuatro.

JOSÉ MANUEL PANDO.

Luis Ipiña.—Jorge Galindo.

En cuya conformidad ratificándose respectivamente en la minuta, Ley, Resoluciones Supremas, Legislativa y poder preinsertos, devolviéndose los obrados en cumplimiento de la cláusula undécima de la merituada minuta, en conformidad á lo estatuido por los artículos treinta y uno de la Ley del Notariado de cinco de marzo de mil ochocientos cincuenta y ocho y treinta y cuatro del Código Civil; por el tenor de la presente, y en la vía y forma que más haya lugar en derecho, otorgan: que recíprocamente se comprometen y obligan al puntual y exacto cumplimiento de las once cláusulas consignadas en la minuta preinserta, así como en todos los documentos, declarando el apoderado del señor Roberto Suárez, doctor don Jorge Galindo, de las generales indicadas, haber depositado en el Tesoro Nacional la cantidad de dos mil bolivianos en calidad de garantía para la ejecución de un tranvía entre la ciudad de Cochabamba y el pueblo de Quillacollo autorizada por Ley de tres de diciembre de mil novecientos uno y prorrogada por Suprema Resolución Legislativa de diez y ocho de diciembre del año que acabó de fenecer para la entrega del tranvía al servicio público, con las condiciones estatuidas en la cláusula novena de la referida minuta y demás de ella. A su puntual y exacto cumplimiento, así dijeron, la otorgaron y firmaron ante los testigos instrumentales, que electos fueron los ciudadanos José I. Zapata y Carlos Ramírez I., ambos de esta vecindad, mayores de edad, de estado solteros, de profesión comer-

ciantes y personas capaces para este otorgamiento, ante quienes y los señores comparecientes, se leyó este instrumento público de principio á fin y no se opuso reparo alguno contra su tenor de que signando doy fe. Llevan los timbres correspondientes.—Sobre raspado.—El término.—Construcción.—Diez y ocho vale.—Entre líneas.—Para pasajeros.—Vale.—José Manuel Pando.—Luis Ipiña.—Jorge Galindo.—José I. Zapata.—Carlos Ramírez I.—Aquí un signo.—Ante mi:—Ruperto Barrera,—Notario de Hacienda, Gobierno y Guerra.

Pasó ante mí y consta á fojas veinte y siguientes y bajo el número seis de mi Registro primero de escrituras de contratos con el Estado, al que en caso necesario me remito. Doy el presente testimonio de oficio, por mandato del Ministerio de Fomento, después de corregido y confrontado fiel y legalmente; en fe de ello, lo autorizo, signo y firmo en la ciudad de La Paz, á los veintiocho días del mes de abril de mil novecientos cuatro años.—Sobre raspado.—Término.—Carros.—Vale.—Lugar del signo.

Ruperto Barrera—Notario de Hacienda, Gobierno y Guerra.

Otros documentos

Ministerio de Fomento é Instrucción Pública.—La Paz, 19 de agosto de 1903.

Al señor Director de la Oficina Nacional de Inmigración, Estadística y Propaganda Geográfica.

Presente.

Señor:

Con su apreciable oficio N.º 362, de 18 del mes en curso, he recibido el informe que se ha servido Ud. prestar y que pedí á Ud. en oficio de fecha 1.º del corriente, sobre las ventajas que reportarían un camino carretero entre la frontera Argentina y la ciudad de Santa Cruz y la facilidad de construir un ferrocarril en la misma zona.

Este Ministerio significa á Ud. su agradecimiento por la pronta remisión de esos importantes datos, que serán pasados al Ministerio de Relaciones Exteriores.

Dios guarde á Ud.

Andrés S. Muñoz.

Ministerio de Fomento é Instrucción Pública.—La Paz, 20 de agosto de 1903.

Al señor Prefecto y Comandante General del Departamento de Potosí.

Potosí.

Señor:

He recibido su telegrama de fecha 16 del mes en curso, que dice:

"Ministerio de Fomento.—La Paz.—Hemos estudiado con Director caminos las indicaciones del Ingeniero Reyes en nota 20 de marzo. El costo de primera sección comprendida entre Puente y Abra Llanta-Apacheta, presupuestada en 2,500 bolivianos, es un gravísimo error, pues solo la primera subsección comprendida entre Puente é ingreso á la quebrada de Viñapam-

pa en parte rocallosa se presupuestó por Camponovo en 16,000 bolivianos, pues para construir camino con pequeña gradiente de cinco metros ancho hay que bajar lienzos roca altura hasta 20 metros en una extensión como de 500 metros.—Pues la segunda subsección por ladera de Viñapampa hasta Abra Llanta-Apacheta, costaría como 8,000 bolivianos por tener que hacerse alcantarillas con quebradas convergentes.—Creo conveniente aprovechar parte camino actual quitando gradiente y desechando parte y buscando acceso fácil. Desviaré parte quebrada Viñapampa dejando recto hasta Llanta-Apacheta por ser seca prefiriendo ensanchar camino Zoico restableciendo camino abandonado ladera Otuyo.—Después detenido estudio hago estas indicaciones declarando desde ahora que no es realizable pensamiento Reyes en forma indicada y presupuestada.—Instrucciones espera Director aquí donde inicié trabajo hoy diez peones y quince barreteros.—Regreso mañana Potosí.—Torrico."

El anterior telegrama me ha sido también trascrito por el señor Intendente, encargado de esa Prefectura, quien me anuncia que el informe respectivo será pasado inmediatamente que llegue á esa el señor Prefecto Torrico.

En vista de los telegramas anteriores, he solicitado informe del señor Secretario Técnico de la Dirección General de Obras Públicas; informe que ha sido absuelto en los términos contenidos en el siguiente despacho telegráfico que dirigí á Ud. el día de ayer.

Dice así:

"Dirección General de Obras Públicas.—Agosto 18 de 1903.—Al señor Ministro de Fomento.—Presente.—El Presupuesto de Bs. 2,500 para la parte del camino del Puente Sucre al Abra de Llanta-Apacheta, era para hacer rectificaciones en esta parte y no para hacer una nueva apertura, por eso se calculó en Bs. 2,500, es decir, á Bs. 0.50 el metro corrido en cinco mil metros y contando además con el concurso de la prestación vial.—La rectificación propuesta para llevar el camino desde el Abra de Llanta-Apacheta á Pampa Zoico, era para evitar el descenso inútil hasta aquel pueblo, por quebradas que cortan el camino en época de lluvias.—La limpia que propone el señor Prefecto Torrico, del antiguo camino, en nada mejorarfa sus condiciones de estabilidad y no se haría en este año otra cosa, que lo que se ha hecho en épocas anteriores, sin conseguir una vía permanente para toda época.—Si se cuenta con fondos suficientes, debe principiarse por trabajar la salida del puente "Sucre", disminuyendo su gradiente, aprovechando lo más que se pueda del camino actual y continuar por faldeo hasta el Abra de Llanta-Apacheta y de aquí por las alturas hasta Pampa Zoico, para continuar el próximo año, hasta el pie de la cuesta de Tanana. Si no se cuenta con fondos suficientes, (Bs. 8,000) debe hacerse la limpia propuesta por el Prefecto.—J. Muñoz y Reyes."

Saludo á Ud. como su atento seguro servidor.

Andrés S. Muñoz.

Ministerio de Fomento é Instrucción Pública.—La Paz, 22 de agosto de 1903.

Al señor Administrador de la Empresa Carretera de Sucre á Challapata.

Sucre.

Señor:

Refiriéndome á su atenta comunicación fechada en 4 del mes en curso, me cabe manifestarle, que el Ministerio de mi cago ha hecho lo posible porque la suma de 4,000 bolivianos, saldo que se adeuda aun, de la subvención reconocida á esa carretera en el Presupuesto Nacional de 1902, se abone en su totalidad, no habiéndose podido conseguir el pago, sino en parte, como lo verá Ud. por el siguiente oficio:

"Ministerio de Hacienda é Industria.—La Paz, 20 de agosto de 1903. —Al señor Ministro de E. en el Despacho de Fomento.—Presente.—Señor:—Con motivo de la reclamación del Administrador de la Empresa Carretera entre Sucre y Challapata, á que se refiere su apreciable oficio de fecha 11 de los corrientes, se ha producido por el señor Director del Tesoro Nacional, el siguiente informe:—Señor Ministro de Hacienda.—Informa:—El servicio de la Empresa Carretera de Sucre á Challapata, goza de la subvención de Bs. 12,000 anuales, que en el año anterior ha sido difícil cubrir en su totalidad, quedando aun un saldo de Bs. 4,000.—De los escasos fondos de la gestión anterior, la oficina de mi cargo remesa en esta fecha la suma de Bs. 1,000 á cuenta de aquel adeudo, siéndole imposible cancelarlo, por la razón expuesta, quedando en consecuencia el saldo de Bs. 3,000.—La Paz, agosto 19 de 1903.—(Firmado)—Daniel del Castillo."—Que tengo el agrado de comunicar á Ud. para su conocimiento y repetirme con este motivo, como su obsecuente servidor.—I. Calderón."

Dios guarde á Ud.

Andrés S. Muñoz.

Ministerio de Fomento é Instrucción Pública.—La Paz, 4 de septiembre de 1903.

Al señor Director General de Obras Públicas y Administrador del ferrocarril de Guaqui á La Paz.

Presente.

Señor:

He recibido su atento oficio de 29 de agosto último en el que se sirve Ud. participarme qne las incorrecciones en el servicio de la Empresa Carretera de Juan Collao y Compañía, le han obligado á imponer á dicha empresa una multa de *cien bolivianos* (Bs. 100), haciéndola, además, responsable de los perjuicios que ha ocasionado la falta de cumplimiento de sus obligaciones.

En contestación debo manifestar á Ud. que el Ministerio de mi cargo aprueba la imposición de la multa, por hallarse en conformidad con lo dispuesto en la cláusula 13ª del auto de concesión de 27 de abril último; pero estima que para hacer efectiva la responsabilidad á que se refiere la cláusula 12ª del indicado auto, debe seguirse el procedimiento ordinario, á denuncia de los interesados, el comercio ó la administración de ese ferrocarril, que deberán comprobar el perjuicio que les hubiese causado: pudiendo Ud., si lo cree conveniente, publicar el oficio que en copia me ha remitido Ud. y que lo dirigió á aquella empresa, juntamente con esta respuesta.

Dios guarde á Ud.

Andrés S. Muñoz.

Ministerio de Fomento é Instrucción Pública.—La Paz, 9 de septiembre de 1903.

Al señor Prefecto y Comandante General del Departamento de Potosí.

Potosí.

Señor:

Tengo el agrado de dar respuesta á su atento oficio de fecha 24 del mes próximo pasado, en el que se sirve Ud. ampliar el tenor de su telegrama del 15 del mismo mes, en la siguiente forma:

Que en el camino carretero de esa ciudad á la de Potosí, la primera

sección comprendida entre la salida del Puente "Sucre" y la quebrada de Viñapampa, tiene un ascenso rápido de curvas estrechas sobre precipicios y con una gradiente del 20 o/o ó más;

Que la segunda sección, entre Viñapampa y Llanta Apacheta, va por el lecho de una quebrada seca, que aun en la estación lluviosa no arrastra aguas, pues las que caen se insumen en el terreno;

Que la tercera sección, comprende la ladera de los Zoicos, que evita el trayecto de la quebrada de Mataca;

Que la cuarta, corre actualmente por la quebrada de Otuyo, y que está casi completamente destruido el camino de la ladera;

Que la quinta abarca las laderas de Montepampa, hasta la entrada á la quebrada del Retiro; y

Que la sexta comprende la cuesta de Tanana, hasta Potosí.

Refiriéndose á las secciones mencionadas, me dice Ud.:

Que la rectificación de la primera, siguiendo el nivel del Puente, sería muy costosa, por lo que practicó Ud. un nuevo estudio con el señor Director de Caminos, habiéndose fijado el trazo, aprovechando parte del camino existente y desviándolo, en parte, para evitar su fuerte gradiente y reducirla al 5 o/o, con un costo de Bs. 2,700;

Que en la segunda sección se hará el desvío de la quebrada de Viñapampa hasta donde sea posible, siguiendo por ella hasta Llanta Apacheta;

Que en la tercera sección hay que ensanchar el camino de los Zoicos, debiendo dársele un ancho de 5 metros, con un costo de Bs. 450;

Que al terminar esta sección hay que abrir un camino nuevo con una extensión como de mil metros, hasta llegar al frente del antiguo camino de las laderas de la quebrada de Otuyo, aprovechando ésta y tomando el camino abandonado desde hace años;

Que en la cuarta hay que restablecer el antiguo camino (el de la quebrada de Otuyo), trabajo para el que aun no se ha levantado el respectivo presupuesto.

Las anteriores indicaciones han sido puestas en conocimiento de la Dirección General de Obras Públicas, la que ha producido el siguiente informe:

"Dirección General de Obras Públicas y Cuerpo Nacional de Ingenieros.—La Paz, á 9 de septiembre de 1903.—Señor Ministro de Fomento.—Informa:—Como el plan propuesto por el señor Prefecto de Potosí, para el arreglo del camino carretero entre ese Departamento y Sucre, está ajustado á los fondos con que cuenta, esta Oficina no tiene ninguna observación que hacer.—En cuanto á las condiciones del trabajo, ya fueron aprobadas anteriormente las instrucciones que dicho señor Prefecto dió al Director de Caminos.—J. Muñoz y Reyes—Secretario Técnico."

En consecuencia, ratificando la autorización que le fue concedida en telegrama de fecha 19 de agosto último, este Ministerio aprueba los acuerdos de que se sirve Ud. dar cuenta.

Dios guarde á Ud.

Andrés S. Muñoz.

Ministerio de Fomento é Instrucción Pública.—La Paz, 15 de septiembre de 1903.

Al señor Prefecto y Comandante General del Departamento de Potosí

Potosí

Señor:

En su atenta comunicación de 5 del mes en curso se sirve Ud. trascribirme los oficios dirigidos á Ud., del puente "Sucre," por el señor Hilarión

Sequeiros, Director de Caminos de ese Departamento, con fecha 31 del mes próximo pasado y 1.º del corriente.

Por el tenor de los citados oficios, quedo informado del estado actual de los trabajos del desvío del camino carretero, desde la salida del puente "Sucre" á esa ciudad.

El croquis que se ha servido Ud. acompañar da una idea exacta de los mencionados trabajos, que en resumen son los siguientes:

Que en la sección A B de la indicada salida se ha hecho un ensanche de dos metros en la extensión de 47 metros, dando un ancho de 8 á la revuelta F; que en esta misma sección, con motivo de un derrumbe, se ha construído una calzada de piedras de granito de 80 metros de extensión, tres de alto, uno de base y 50 centímetros en la parte superior; que el gasto imprevisto de esta calzada, calculado en Bs. 500 mínimum, por las dificultades del acarreo de piedras desde grandes distancias, ha venido á disminuir los fondos destinados al desvío del camino carretero, gasto que talvez se habría duplicado sin la oportuna cooperación del señor Prefecto del Departamento de Chuquisaca, quien ha facilitado cal y otros útiles.

Que en la sección E F se ha hecho la rebaja de un metro, en peña, en una extensión de 70 metros, lo que ha disminuído la gradiente del 10 al 6 por ciento; que en esta sección un derrumbe ha demandado cinco días de trabajo con 31 peones;

Que en la F G se ha trabajado una extensión de 90 metros con un ancho de 5, y una altura de 2 metros en peña firme rebajando la gradiente del 20 al 5 por ciento;

Que en las dos semanas que se ha empleado en este trabajo, se ha gastado la suma de Bs. 719.45 centavos, 6 cajones de dinamita y 3 paquetes de guías.

Después de consignar los anteriores datos, el señor Inspector de Caminos, llama la atención de Ud. acerca de un derrumbe, que ha puesto en gran peligro el socavón de la portada "Potosí," circunstancia que hace necesaria la construcción de una calzada de cal y piedra, de ancho de metro y medio en toda su extensión, con objeto de contener nuevos derrumbes que, inclusablemente, han de producirse en la próxima estación lluviosa

En el citado oficio, de fecha 1.º del corriente, el señor Director de Caminos, se reduce á manifestar que el desvío que ha de practicarse en la sección G H se ha dividido en tres subsecciones, entregadas á contratistas; medida que responde á hacer economías en los gastos; y que el total de éstos alcanzará á Bs. 800.

Como el derrumbe que compromete el socavón de la portada "Potosí," no puede ser más grave, comprometiendo la estabilidad del Puente, este Ministerio aprueba las instrucciones impartidas por Ud. al señor Director de Caminos para que proceda á la construcción del dique de cal y piedra que contenga las aizas, que, por la naturaleza del terreno, han de producirse seguramente.

Con este motivo, me apresuré á dirigir á Ud. el siguiente telegrama, cuyo tenor le ratifico:

"La Paz, 12 de septiembre de 1903..—Prefecto.—Potosí.—Aprobada construcción dique cal y piedra para contener aizas en camino de salida puente "Sucre," bajo la Dirección Inspector Caminos, imputando erogaciones á capítulo 6.º, párrafo 3.º, item 9.º, Presupuesto Departamental. —Confirmaré por correo ordinario.—Muñoz, Ministro de Fomento é Instrucción Pública."

Dios guarde á Ud.

Andrés S Muñoz.

Ministerio de Fomento é Instrucción Pública.—La Paz, 26 de septiembre de 1903.

Al señor Prefecto y Comandante General del Departamento de Cochabamba.

Cochabamba.

Señor:

Me es satisfactorio dar respuesta á su atenta comunicación de fecha 16 del mes en curso, en la que se sirve Ud. poner en conocimiento de este Ministerio lo siguiente:

Que la Comisión constructora del camino carretero de Cochabamba á Oruro, le comunica que ha señalado el 20 del mes en curso, para la inauguración del estrecho de Hurquini, que ha quedado allanado para el paso de coches y carretas; que habiéndose calculado el presupuesto para esta obra en Bs. 5,000, ella se ha llevado á cabo, mediante el servicio personal de la prestación vial y la erogación efectiva de una suma de Bs. 2,000, más ó menos, proveniente del mismo impuesto de prestación vial; trabajo que expedita no solamente esa carretera sino también la comunicación del valle de Caraza y quebrada de Arque: y que han sido designados padrinos para la expresada inauguración el Ilustrísimo señor Obispo de la Diócesis de Cochabamba y Ud;

Que el puente sobre el río Zapenco, en la misma carretera, sección de Quillacollo, debe estrenarse el día 14 de noviembre, en conmemoración de la victoria de Aroma;

Que el puente Ballivián, de cal y piedra y de un arco mayor de 40 metros y 3.20 centímetros de ancho, sobre el río Ucuchi, se halla en actual trabajo, sin que sea posible aun anunciar la fecha en que será terminado; y

Que, por último, se allegan materiales para la construcción del puente en la quebrada de Colcha; contando, para todas estas obras, con el entusiasmo de los vecindarios interesados y los elementos que, en la medida de las posibilidades, ha podido prestar el Supremo Gobierno.

Manifestando á Ud. la complacencia de este Ministerio por la actividad y decisión con que se llevan á cabo los mencionados trabajos, quedo de Ud. atento servidor

Andrés S. Muñoz.

PROPUESTA PARA LA CONSTRUCCIÓN DE UNA VÍA PÚBLICA ENTRE YACUIBA Y SANTA CRUZ.

Pascual Cabrera, industrial español, residente en Salta, de la República Argentina, y transitoriamente en ésta, por órgano de la Prefectura de este Departamento y del Supremo Gobierno respectivamente, ante el Soberano Congreso Nacional, con todo respeto expongo: que deseoso de beneficiar en la medida de mis fuerzas, tanto á la simpática República de Bolivia, cuanto á la Argentina, patria de mi adopción, he resuelto ligarlas estrechamente por medio de extensa vía carretera, siempre que la soberana Representación Nacional tenga á bien deferir á esta solicitud, dentro de los límites en que ella se relaciona con el territorio de la República.

Con la confianza que inspiran los Poderes Nacionales por su noble y constante aspiración de atender y servir de preferencia los intereses permanentes del país, fomentando su desarrollo y progreso, formulo mi propuesta sobre las bases y en las condiciones que siguen:

1ª—Construir en la extensión de doscientas á doscientas cincuenta leguas, un camino que ligue á las Repúblicas Argentina y de Bolivia, para ensanchar y acrecentar su comercio.

2º—El camino proyectado arrancará de la estación ferrocarrilera de Pampa Blanca, ó de cualquiera otra de las provincias argentinas de Salta ó Jujuy, que el concesionario conceptúe más conveniente.

3º—Del punto de partida, la vía se dirigirá hacia el Departamento de Chuquisaca, atravesando la provincia del Azero, para venir por la de Cordillera á rematar en esta ciudad de Santa Cruz.

4º—Dicho camino tendrá en toda su extensión la anchura, nivel y comodidad necesarios para el buen servicio de rodados, sean carros comunes ó automóviles.

5º—Todos los gastos de ejecución de la obra, correrán por cuenta del empresario, que entregará expedita la vía dentro del término de un año, desde el día en que se promulgue la respectiva ley de aceptación de la solicitud presente.

6º—Asimismo, las reparaciones que sean menester para conservar el camino, siempre en buen estado, serán de cargo del concesionario, por todo el tiempo del compromiso.

7º—Se adjudican gratuitamente al empresario y á distancias convenientes, lotes de terreno necesario para el establecimiento de postas y construcción de galpones y corrales por su cuenta.

8º—La entrega y recepción oficial de la vía, para los fines que al Estado correspondan, se efectuará ante una comisión nombrada por esta Prefectura ó por el Supremo Gobierno, á los quince días del aviso dado por el Empresario.

9º—En remuneración de su trabajo y esfuerzo, se concede al proponente, durante 25 años, contados desde el día de la entrega del camino, el derecho exclusivo de transitar por él, ya para la importación y exportación de mercaderías y de ganados, ya para la conducción de pasajeros, pagándose siempre los correspondientes derechos de Aduana.

10º—La internación de útiles y herramientas para el trabajo del camino será libre de derechos fiscales y municipales.

11º—Para poder efectuar la expropiación de los terrenos indispensables de propiedad particular, previo justiprecio y pago de su valor, se declarará de utilidad pública el camino proyectado.

12º—Durante la ejecución de la obra, los trabajadores de ella, sean empleados ó jornaleros, quedarán eximidos del servicio de guardias nacionales y del de la prestación vial.

13º—Siempre que sea necesario, el proponente podrá utilizar las sendas y caminos construídos en el trayecto, respetando los derechos adquiridos para el libre tránsito.

14º—Durante los veinticinco años del privilegio, el Gobierno no podrá declarar la expropiación de ninguna sección del camino.

15º—En el mismo lapso de tiempo, el Estado no hará ni permitirá que ninguna persona particular ó empresa construya otra vía á menos de veinticinco leguas de distancia á uno y otro lado del propuesto camino.

16º—Tampoco se practicará ni concederá permiso para el empalme de sendas ú otras vías con la antedicha.

17º—Las autoridades políticas y militares de todo el trayecto, prestarán al empresario el auxilio que necesite para hacer respetar sus derechos.

18º—El concesionario tendrá derecho de aprovechar gratuitamente de las maderas que necesite en el trayecto de la vía, para combustible y construcciones en servicio de la misma.

19º—Si el proponente conceptúa útil, puede construir ramales que serán considerados como parte integrante de esta propuesta.

20º—La presente, podrá ser transferida por el empresario, en forma legal, á un extraño ó á sus propios herederos.

21 ª—Vencido el término del privilegio, el camino quedará á beneficio del Estado, en toda la sección boliviana.

La explicación y ventajas de la propuesta así formulada, constan en otro memorial adjunto, para mejor inteligencia.

Con el informe de las autoridades locales de este Departamento y de las de Chuquisaca, así como de los respectivos HH. Representantes, creo que el Soberano Congreso Nacional quede bien persuadido de la conveniencia de mi propuesta, para su aceptación, en pro de los intereses generales del país.

OTRO SI:—Este memorial y los obrados de su referencia, serán presentados por persona de mi confianza.

Santa Cruz, febrero 19 de 1903.

(Firmado)—*Pascual Cabrera.*

MENSAJE ESPECIAL

Presidencia de la República.—La Paz, 1.° de octubre de 1903.

Al señor Presidente de la H. Cámara de Diputados.

Presente.

H. señor:

Tengo el agrado de insinuar á esa H. Cámara la consideración del adjunto Proyecto de Ley, referente á hacer extensivo á los Departamentos de Chuquisaca y Potosí el impuesto de diez centavos sobre cada bulto de mercadería extranjera importada, que ahora se paga solamente en las ciudades de Sucre y Potosí, debiendo aplicarse el producto de este gravamen á la conclusión y conservación de la carretera de Potosí á Uyuni y á la rectificación de la de Sucre á Potosí, comprendiéndose en estas obras, los trabajos del puente Sucre y la conservación del antiguo puente del Pilcomayo.

Es de incuestionable importancia para los Departamentos de Chuquisaca y Potosí, así como para sus respectivas capitales, la pronta conclusión de las indicadas vías carreteras, que han de poner en rápida comunicación con el Ferrocarril de Antofagasta á las regiones productoras de ambos distritos territoriales de la Nación.

Este impuesto fué recaudado en uno de los años anteriores en la forma actualmente propuesta; pero se restringió el gravamen á la mercadería importada únicamente á las ciudades de Sucre y Potosí, en atención á que su producto solo se empleaba en la conservación del antiguo puente del Pilcomayo, beneficio que se ampliaría con la aprobación del adjunto Proyecto de Ley.

Con toda consideración, me repito de Ud. señor Presidente de la H. Cámara de Diputados, muy atento seguro servidor.

JOSÉ MANUEL PANDO.

Andrés S. Muñoz, Ministro de Fomento é Instrucción Pública.

Ignacio Calderón, Ministro de Hacienda é Industria.

PROYECTO DE LEY.

EL CONGRESO NACIONAL,

DECRETA:

Artículo 1.°—El impuesto de diez centavos por cada bulto de mercadería que se importa á las ciudades de Sucre y Potosí, declarado nacional por Ley de 8 de octubre de 1892, se hace extensivo á toda mercadería extranjera importada á los Departamentos de Sucre y Potosí.

Artículo 2.°—El producto de este impuesto se empleará en la conclusión y conservación del camino carretero de Potosí á Uyuni y en la rectificación y conservación del camino carretero de la ciudad de Sucre á la de Potosí; comprendiéndose en ambos trabajos las obras relativas al puente "Sucre" y su conservación, así como la del antiguo puente del Pilcomayo.

Artículo 3.°—En el presupuesto general de cada año se consignarán las partidas respectivas, fijando la parte correspondiente á cada una de ambas secciones.

Comuníquese, etc.

La Paz, 30 de septiembre de 1903.

JOSÉ MANUEL PANDO.

Andrés S. Muñoz—Ministro de Fomento é Instrucción Pública.

Ignacio Calderón—Ministro de Hacienda é Industria.

Ministerio de Fomento é Instrucción Pública.—La Paz, 7 de octubre de 1903.

Al señor Prefecto y Comandante General del Departamento de Cochabamba.

Cochabamba.

Señor:

Tengo el agrado de acusar recibo de su atento oficio de fecha 30 del mes próximo pasado, en el que, ampliando la información telegráfica del día 28 del mismo mes, relativamente á la inauguración del camino carretero de esa ciudad á Oruro en la sección de Huirquini, agrega Ud. los siguientes datos:

Que después de un mes de trabajo estará terminado el Puente Ballivián, que tiene nueve machones y ocho ojos con ancho de ocho metros cada uno; que con el propósito de que se entregue este año al servicio público la cubierta ó cama ha de hacerse de madera; que concurre al trabajo la prestación vial de este año y la del próximo, y que, agotadas ya las distintas asignaciones, el resto del costo se cubre con el esfuerzo del pueblo de Capinota, trabajándose con actividad y febril entusiasmo.

Que el trabajo del puente sobre el estrecho de Colcha, está en buen estado, pudiendo concluirse en cuarenta días más, y que concurre á esta obra la prestación vial, en la misma forma que en la anterior, con el contingente que ofrecen los pueblos de Arque y Colcha.

Que el resto del camino carretero permanente se construye con actividad, en las cuatro secciones en que está dividido el trabajo hasta el altiplano, desde donde debe continuarse de acuerdo con la Prefectura de Oruro.

Que, con estos trabajos, el servicio de prestación vial de este año está para agotarse, habiéndose comprometido también el correspondiente al año próximo; razón por la que ha facultado Ud. para que en la circunscripción que la ley permite, se tome parte de la prestación vial de la 2.ª sección de la provincia de Tapacarí, que ha de ser beneficiada por el camino; y

Que si no hay dificultades insalvables, espera Ud. que se inaugurará el camino hasta fines de diciembre próximo.

Este Ministerio se complace de que los mencionados trabajos se lleven á cabo con tanta actividad y entusiasmo, y presta su aprobación á las determinaciones de que se ha servido Ud. dar cuenta.

Dios guarde á Ud.

Andrés S. Muñoz.

Ministerio de Fomento é Instrucción Pública.—La Paz, 10 de octubre de 1903.

A los Honorables Representantes Nacionales por el Departamento de Chuquisaca.

Presentes.

HH. señores:

El Ministerio de mi cargo creyó conveniente fomentar, por cuantos medios estuviesen á sus alcances, la comunicación más expedita de la capital de la República con la línea del Ferrocarril de Antofagasta á Oruro, por medio de una carretera permanente que, partiendo de Sucre y pasando por Potosí, llegara á Uyuni; convocando, si para el año próximo de 1904 estuviese franca la vía, á propuestas para el servicio de diligencias en la indicada carretera.

En esta virtud, suprimió en el proyecto de Presupuesto del ramo de Fomento, para la gestión de 1904, remitido ya á la consideración del Poder Legislativo, la partida consignada en presupuestos anteriores con el objeto de subvenir á la Empresa que hace el servicio entre Sucre y Challapata. Mas, como por las informaciones telegráficas que he recibido, últimamente, de la Prefectura de Chuquisaca, aparece que no puede tenerse absoluta seguridad de que el nuevo camino carretero de Sucre á Potosí se encuentre expedito en este año, ni en el primer semestre del entrante, á pesar de que lo estará en la jurisdicción del Departamento de Potosí, juzgo que será más conveniente continuar en 1904 el servicio carretero entre Sucre y Challapata, prorrogando hasta el 31 de diciembre de ese año, el contrato que se tiene celebrado con don Zenón Zamora, y que debe concluir en igual fecha del presente. Con este motivo se dirige autorización suprema, en la fecha, á la Prefectura de Chuquisaca, á fin de que acuerde dicha prórroga con el empresario, quien está dispuesto á ello.

En su mérito, me es grato dirigirme á la H. Representación por el Departamento de Chuquisaca, insinuándole que, si no encuentra una distinta forma de arreglo que satisiaga mejor los deseos del Gobierno y las necesidades de aquel Departamento, se sirva gestionar ante el Poder Legislativo la continuación de la partida de Bs. 12,000 que el Presupuesto Nacional reconoce en favor del referido servicio de diligencias entre Sucre y Challapata.

Confiando que esta iniciativa tendrá fovorable acogida, me es honroso suscribirme de los HH. Representantes por el Departamento de Chuquisaca, muy atento seguro servidor.

Andrés S. Muñoz.

Ministerio de Fomento é Instrucción Pública.—La Paz, 10 de octubre de 1903.

Al señor Prefecto y Comandante General del Departamento de Potosí.

Potosí.

Señor:

Con fecha 5 del corriente mes. dirigí á Ud. el siguiente telegrama:

"Sírvase decirme si estado de caminos carreteros entre Sucre y Potos

y entre Potosí y Uyuni permitiría servicio de diligencias en próximo año para llamar á propuestas para ambos ó uno solo y en caso negativo, si convendría hacerlo entre Sucre y Challapata, que caduca en este año.—Muñoz."

El día 6 recibí la contestación de Ud. concebida en estos términos:

"Camino carretero de Sucre á Potosí está listo, puede convocarse á propuestas para el año entrante, pues la limpia después estación lluviosa se hará en marzo y abril. Camino de Potosí á Uyuni se terminaría en diciembre, si hasta esta fecha pudiese Tesoro Departamental entregar Bs. 10,000 más; pues solo hemos podido dar hasta hoy Bs. 7,000 por penurias del Tesoro. Como rentas contribución son exigibles á fin de año por segundo semestre, no podríamos entregar hasta diciembre sino Bs. 3,000.—Si Gobierno pudiese remitir 7,000 Bs., camino estaría listo y podría llamarse á propuestas para servicio diligencias. Es conveniente para esto hacer levantar presupuestos construcción postas, conforme al informe que pasé en 30 de junio.—Impulsando estos trabajos en forma indicada no habría objeto para mantener carretera de Sucre á Challapata, por camino difícil de sostener y por el que el tráfico es raquítico, limitándonos, buen arreglo camino herradura. Insinúa aceptar esta combinación. Comerciantes Potosí están dispuestos á dar pequeñas sumas como donativo impulsar trabajos Uyuni los cuales no ha aceptado Junta por dignidad Gobierno.—Torrico."

Asimismo recibí su telegrama del 8, en el que me dice Ud. lo siguiente:

"Tengo el agrado de comunicarle que Director de Caminos Sequeiros me anuncia haber terminado rectificación, como á la salida del puente Sucre en la primera sección trabajo difícil en roca, y que traslada hoy campamento á la segunda sección entre Viñapampa y Llanta Apacheta.—Saludo atentamente.—Torrico."

En la misma fecha dirigí á Ud. el siguiente telegrama:

"Tomo nota que Director caminos terminó rectificación á la salida del puente Sucre en primera sección y que trasladaba hoy campamento á segunda sección, entre Viñapampa y Llanta Apacheta.—Quedo enterado de que camino carretero de Sucre á Potosí está listo y que puede convocarse á propuestas para año entrante, haciendo limpia en marzo y abril.—Recomiendo á Ud. encarecidamente que haga todo esfuerzo para que Tesoro Departamental atienda, con fondos suficientes á trabajos camino carretero de Potosí á Uyuni á fin de que pueda estar habilitado para servicio diligencias en próximo año.—Póngase al habla con Junta Patriótica Central lo mismo que para que haga levantar presupuestos para construcción postas.—Si comerciantes Potosí insisten en proporcionar fondos á Junta, sea como donativo patriótico ó préstamo para impulsar trabajos Uyuni, considero conveniente aceptar ofrecimiento, que en nada afectaría dignidad del Gobierno ni del país, quienes agradecerían acto de tan noble desprendimiento.—Muñoz."

El señor Prefecto del Departamento de Chuquisaca en igual fecha me dirige este telegrama:

"Camino carretero á Yotala por el Alto está para concluirse en condiciones satisfactorias. Mañana voy con personal Junta Caminos á inspeccionarlo y designar últimas rectificaciones y obras definitivas. Pasaremos Yotala para inaugurar trabajos Yotalilla precisando ruta camino carretero por terreno firme y permanente á Puente Sucre. Si contásemos con fondos suficientes se terminaría esta obra en primer semestre año entrante, caso contrario no podría funcionar carretera hasta año 1905, dándose cima á trabajos en 1904. En su virtud parece conveniente resolver prórroga de carretera Challapata por un año más á fin de no exponerse que Sucre quede sin carretera alguna en año entrante. Estimaré señor Ministro se sirva darme su resolución al respecto.—Salúdolo.—La Faye."

De los anteriores telegramas se desprende que si el camino carretero de Sucre á Potosí en la sección del Departamento de Potosí, está en condiciones de poderse convocar á propuestas para el servicio de diligencias en el pró-

ximo año, no hay completa seguridad de que lo esté en la sección del Departamento de Chuquisaca; razón por la cual el Ministerio de mi cargo cree más conveniente prorrogar por un año el contrato estipulado con la empresa que hace el servicio de Sucre á Challapata, á fin de no privar á la capital de la República de su comunicación con la línea del Ferrocarril de Antofagasta á Oruro.

Sin embargo, insinúo á Ud. que haga cuanto esté á su alcance para que la carretera de Sucre á Potosí se encuentre en estado de entregaarse al tráfico público, en los primeros meses del próximo año de 1904.

Dios guarde á Ud.

Andrés S. Muñoz.

Ministerio de Fomento é Instrucción Pública.—La Paz, 10 de octubre de 1903.

Al señor Prefecto y Comandante General del Departamento de Chuquisaca.
Sucre.

Señor:

Este Ministerio, con el propósito de habilitar una vía carretera, en las mejores condiciones de estabilidad, que ligue esa ciudad con las de Potosí y Uyuni, dirigió á Ud., en fecha 5 del mes en curso, el siguiente telegrama:

"Sírvase decirme si estado de camino carretero entre Sucre y Potosí permitiría servicio diligencias en próximo año para llamar á propuestas, y en caso contrario, si convendría hacerlo entre Sucre y Challapata, que caduca en este año.—Muñoz."

En contestación, me dice Ud. lo siguiente:

"8 de octubre de 1903.—Camino carretero á Yotala por el Alto está para concluirse en condiciones satisfactorias. Mañana voy con personal Junta Caminos á inspeccionarlo y designar últimas rectificaciones y otras definitivas. Pasaremos Yotala para inaugurar trabajos Yotalilla precisando ruta camino carretero por terreno firme y permanente á Puente Sucre. Si contásemos con fondos suficientes, se terminaría esta obra en primer semestre año entrante; caso contrario no podría funcionar carretera hasta año de 1905; dándose cima á trabajos en 1904. En su virtud, parece conveniente resolver prórroga de carretera Challapata por un año más á fin de no exponerse á que Sucre quede sin carretera alguna en el año entrante. Estimaré, señor Ministro, se sirva darme su resolución al respecto.—Salúdolo.—La Faye."

Del tenor de este telegrama, resulta que no podrá estar expedito para el próximo año, el nuevo camino carretero de esa ciudad á la de Potosí, en la circunscripción del Departamento de su mando, como lo estará en la que corresponde al de Potosí, según me lo asegura el señor Prefecto, en telegrama del día 6. Por tanto, aun no es llegado el momento de pedir propuestas para el servicio de diligencias por este camino.

Como no es posible que quede esa capital sin servicio alguno de diligencias en el año próximo de 1904, puesto que el 31 de diciembre del año en curso termina el contrato con la empresa Zamora, autorizo á Ud. para que, de acuerdo con el Gerente de esta empresa, prorrogue Ud. por un año más los efectos de la concesión de 23 de marzo de 1900, esto es, hasta el 31 de diciembre de 1904, en las mismas condiciones establecidas en la Suprema Resolución de aquella fecha; advirtiéndole que el señor Zamora me ha expresado que está dispuesto á continuar haciendo dicho servicio entre esa ciudad y la de Challapata, durante el año de 1904.

Se servirá Ud. dar cuenta del resultado que obtenga en virtud de esta autorización suprema, para los efectos legales del caso.

Dios guarde á Ud.

PANDO.—*Andrés S. Muñoz.*

Ministerio de Fomento é Instrucción Pública.—La Paz, 14 de octubre de 1903

Al señor Prefecto y Comandante General del Departamento de Potosí.

Potosí

Señor:

He recibido sus dos telegramas, de fecha 13 del mes en curso, que los contesto en los siguientes términos, confirmando y ampliando lo que le digo en la respuesta telegráfica que acabo de dirigirle.

Dice su primer telegrama:

"Ministro Fomento.—La Paz.—He demorado contestación por haber buscado combinaciones para prosecución trabajo camino carretero á Uyuni. Se necesitan Bs. 19,000 para terminar obra en este año y poder llamar á propuestas para establecer carretera. Tesoro Departamental dará Bs. 3,000 más sobre los 7,000 que tiene dados, faltando por consiguiente Bs. 16,000.—Comercio de Potosí se ha suscrito con Bs. 10,000, que se abonarán con la cuarta parte del rendimiento de la Oficina Recaudadora sobre exportación de minerales desde enero del año entrante, para lo que habría que consignar ese item en la ley financial con esa especificación. En el presente año el Gobierno remitiría sin pérdida de tiempo, el saldo de Bs. 6,000, sacándolo de las partidas de subvención á las carreteras entre Sucre y Cochabamba y entre Sucre y Potosí, conforme á resoluciones anteriores. Esta es la mejor combinación que he podido hacer con la Junta de Caminos é insinúo su aceptación. Como sabe el señor Ministro, presupuesto departamental se decretó con un fuerte déficit de más de 30,000 bolivianos, á pesar de que él no existía aparentemente y es esta la razón por la que á pesar de vehementes deseos no es posible dar una suma mayor que la de 3,000 bolivianos para esta obra de vital importancia. Junta Caminos y yo insinuamos resolución favorable lo más pronto posible para empezar trabajos. Saludo atentamente.—Torrico."

Debo manifestar á Ud. que este Ministerio no encuentra aceptable la combinación propuesta para que la suma de Bs. 10,000, que ofrece el comercio de esa ciudad, para impulsar los trabajos del camino carretero de Potosí á Uyuni, sea pagada con la cuarta parte del rendimiento que, en el año próximo, obtendrá la Oficina Recaudadora del impuesto sobre la exportación de minerales, por razón de que este ingreso es de carácter nacional, y no puede ser aplicado á un objeto para el que existe un item especial en el Presupuesto de ese Departamento, tanto más cuanto que aun no se sabe si la partida para ese camino se consignará en el Presupuesto Nacional ó continuará en el Departamental del año de 1904.

Sería aceptable el ofrecimiento del comercio, siempre que esa Prefectura contase con rentas departamentales efectivas, de segura recaudación.

El saldo de Bs. 6,000, tampoco puede ser remitido inmediatamente por el Tesoro Nacional, como Ud. lo desea, pues es notoria la imposibilidad material en que se encuentra para ello. Además, algo se ha erogado ya á cuenta de las partidas de subvención á las carreteras entre Sucre y Cochabamba y entre Sucre y Potosí; no siendo todavía posible disponer del resto por la crisis del Fisco, que ni aun subvenciones más urgentes puede pagar.

De tal manera que, sintiendo este Ministerio no aceptar la combinación propuesta por Ud., considera conveniente que se continúe el trabajo del camino carretero de esa ciudad á Uyuni, con los fondos consignados para ello en el Presupuesto Departamental; pues, mantiene la convicción de que la situación de ese Tesoro no puede en manera alguna equipararse á la del Tesoro Nacional.

Si no fuese posible dar todo el impulso necesario á la obra de ese camino, en el tiempo que resta del presente año, será forzoso resignarse á hacerlo en el próximo, hasta su definitiva conclusión.

Por otra parte, es preciso tener en consideración que el camino carre-

tero de Sucre á esa ciudad, en la circunscripción del Departamento de Chuquisaca, no estará concluído sino en el año próximo de 1904, como me comunicó el señor Prefecto y lo participé á Ud. en oficio de 10 del mes en curso; no pudiendo, en consecuencia, establecerse el servicio correcto de diligencias entre Sucre y Uyuni, pasando por Potosí, que es la aspiración del Gobierno, sino hasta el segundo semestre del año entrante, ó quizás, hasta el 1.º de enero de 1905.

En su segundo telegrama, comunica Ud. lo siguiente:

"En camino de Potosí á Uyuni, no habrá necesidad de construir postas, pues diligencia puede ir en dos días, haciendo estación en Visicza donde existe un buen tambo de la Compañía Huanchaca; para lugares intermedios, á partir de Potosí, existen también los siguientes lugares habilitados: Canatanca, á 25 kilómetros con dos tambos en construcción; á 45 kilómetros agua de Castilla, donde pueden darse, toda clase de facilidades; á los 75 kilómetros Sacasaca, que es ranchería; á los 110 Visicza, ya indicada; á los 135 Ticatica, con un tambo de Huanchaca; á los 150 Ollería, con tambo particular; á los 190 Allita, con igual tambo. Empresa carretera puede pues encontrar facilidades, y no hay necesidad de hacer erogaciones. Impulsando trabajos camino á Uyuni, no hay objeto para carretera de Sucre á Challapata, y lo que puede gastarse en subvencionarla; puede emplearse en esta otra vía que servirá á Sucre y Potosí.—Torrico."

Es satisfactorio que no hubiese necesidad de la construcción de postas en el camino carretero de esa ciudad á Uyuni, ya que existen las posadas á que hace Ud. referencia.

En cuanto á que no hay objeto para sostener el servicio de diligencias entre Sucre y Challapata, debiendo impulsarse, más bien, los trabajos del camino de Potosí á Uyuni, ya he manifestado á Ud., en oficio de fecha 10 del mes en curso, la determinación suprema tomada sobre el particular, prorrogando, durante el año de 1904, el contrato con la Empresa Zamora, pues que no era posible ni justo dejar á la capital Sucre, sin servicio alguno de diligencias.

En conclusión, este Ministerio insinúa á Ud. que, venciendo las dificultades que se opongan, procure que el Tesoro Departamental haga el servicio de la partida asignada para el camino carretero de Potosí á Uyuni, con toda la regularidad que le sea posible, ya que todos estamos de perfecto acuerdo en considerar esos trabajos de grande trascendencia para el país.

Dios guarde á Ud.

Andrés S Muñoz.

Ministerio de Fomento é Instrucción Pública.—La Paz, 16 de octubre de 1903.

Al señor Prefecto y Comandante General del Departamento de Potosí.

Potosí.

Señor:

Con fecha 15 del mes en curso, recibí los siguientes telegramas de Ud.:

"Ministro de Fomento.—La Paz.—Sin duda no he explicado suficientemente mi idea. El proyecto no tiende á dejar á Sucre sin carretera, al contrario tendría por Uyuni camino fácil y expedito durante año redondo. Consignando partida de 16,000 bolivianos en Presupuesto Nacional del año entrante se salvaría dificultad sin que Tesoro Nacional tenga al presente que hacer ninguna erogación, pues conseguiríamos fondos en este año del comercio para abonar al año entrante con rendimiento de Oficina recaudadora exportación minerales, con cuarta parte de sus entradas mensuales. A Sucre le conviene más vía Uyuni que la de Challapata. Si con la combinación propuesta se establece este año vía Uyuni, no hay objeto para conservar vía

Challapata, pudiendo empresario Carretera Challapata trasladar su material al servicio de nueva carretera de Sucre á Potosí y Uyuni. Juzgo que entregando por secciones trabajo de nuevo camino de Sucre á puente Sucre podría terminarse en primer semestre 1904, época en la que se terminarán arreglos demás vías. La resolución del señor Ministro será la que siga esta Prefectura.—Torrico."

"Ministro Fomento.— La Paz.—Haciendo esfuerzos se ha pagado á Junta camino carretero Uyuni Bs. 12,000, hasta hoy; de manera que saldo que necesita sería Bs. 14,000 que podemos obtener de comerciantes, si en el presupuesto del año entrante se consigna partida en la forma indicada. Si solo consiguiésemos los Bs. 10,000 ofrecidos, el Tesoro Departamental haría todo esfuerzo para pagar el saldo de Bs. 4,000 más. Disculpe el señor Ministro mis frecuentes indicaciones.—Torrico."

"Ministro Fomento.—La Paz.—La Junta de Caminos hasta hoy con esfuerzo patriótico ha conseguido que el alto comercio se suscriba con Bs. 12,000 para la prosecución del camino á Uyuni, reembolsables en la forma indicada anteriormente.—Como anuncié, el Tesoro pagó ya Bs. 12,000 y pagará Bs. 2,000 más para completar suma presupuestada á fin de que carretera se entregue al servicio público en este año.—Desearía que el señor Ministro antes de dejar la Cartera y aceptando indicaciones Junta Caminos y Prefectura, ligue su nombre á la terminación de esta obra de gran interés para departamentos de Chuquisaca y Potosí.—Torrico."

En respuesta á los anteriores telegramas, he dirigido á Ud. el siguiente, con fecha de hoy:

"Prefecto.—Potosí.—Contesto sus tres telegramas de ayer.—Como ya le he dicho, aun cuando se terminase camino á Uyuni, Sucre no lo aprovecharía, pues que carretera solo estaría lista en todo el año entrante. Aun no se sabe si partida para camino Uyuni se consignará en Presupuesto Nacional ó Departamental. Luego no es posible comprometer renta nacional proveniente de recaudación exportación minerales, mientras Congreso no apruebe presupuesto para 1904. Más fácil sería hacer esta combinación con renta departamental y Gobierno prestaría inmediata aprobación, ya que egreso para camino Uyuni se consignó en presupuesto departamental de este año.—Por falta fondos, no se puede dar más impulso á ratificación camino Sucre al Puente Sucre.—Sabe esa Prefectura y la Junta Patriótica Central, cuanto interés ha desplegado este Ministerio para la pronta conclusión de la carretera á Uyuni, convencido de su vital importancia para el sur de la República. —Si ahora no acepta combinación propuesta, es porque no se cree con derecho para disponer, con tanta anticipación y mientras no se conozca presupuesto que vote Congreso, de fondos nacionales pertenecientes á gestión próxima.—Por lo demás, me refiero á mis oficios de 10 y 14 corriente mes, dirigidos á esa Prefectura. Si después de impuesto de ellos se sirve Ud. proponer otra combinación más aceptable, salvando inconvenientes anotados, tendré mayor placer en influir por su aprobación suprema.—Estamos de acuerdo en el fondo cuestión, pero no en los medios propuestos.—Muñoz."

Ratificando el tenor del telegrama trascrito, me repito de Ud. atento servidor.

Andrés S. Muñoz.

Ministerio de Fomento é Instrucción Pública.—La Paz, 24 de octubre de 1903.

Al señor Prefecto y Comandante General del Departamento de Cochabamba.

Cochabamba.

Señor:

Recibí su telegrama del día de ayer en el que me dice Ud. lo siguiente:

"Oruro, 23 octubre 1903.—Señor Ministro de Fomento.—La Paz.—Verificado trazo en última sección camino nuevo hasta límite con departamento Oruro, dejo instalados trabajos. Pasé hasta aquí llegando horas 5 p. m., mañana regreso por diligencia.—Araníbar, Prefecto."

Dios guarde á Ud.

Andrés S Muñoz.

Ministerio de Fomento é Instrucción Pública.—La Paz, 26 de octubre de 1903.

Al señor Prefecto y Comandante General del Departamento de Potosí

Potosí

Señor:

Por el tenor de su atento oficio de fecha 21 del mes en curso. quedo informado de que el Tesoro Público de ese Departamento ha abonado la suma de Bs. 12,000 para el trabajo del camino carretero de esa ciudad á la de Uyuni.

Hace Ud. notar que no habiendo sido aceptadas por este Ministerio las indicaciones que se sirvió Ud. formular, de acuerdo con la Junta Patriótica de Caminos, no le ha de ser posible ordenar el pago de la suma presupuesta para el curso del presente año.

Dios guarde á Ud.

Andrés S. Muñoz.

Ministerio de Fomento é Instrucción Pública.—La Paz, 26 de octubre de 1903.

Al señor Prefecto y Comandante General del Departamento de Chuquisaca.

Sucre.

Señor:

Tengo el agrado de acusar recibo de su atento oficio de fecha 20 del presente mes, en el que se sirve Ud. anunciarme que comunicará oportunamente el resultado de las gestiones que ha iniciado Ud. ante el Gerente de la Empresa Carretera de esa ciudad á Challapata, en cumplimiento de la autorización que se le trasmitió por este Ministerio en oficio de 10 de los corrientes.

Tomo nota de que el antiguo camino carretero de esa capital á Potosí, en la sección de Chuquisaca, se halla actualmente expedito; y que la nueva ruta se concluirá el próximo año con los recursos de la prestación vial, los Bs. 3,000 remitidos por la Caja Nacional, y los Bs. 1,00c que se tiene ofrecidos para dicho trabajo.

Dios guarde á Ud.

Andrés S. Muñoz.

---

de animales cargados y demás vehículos de transporte que hagan uso de esta vía con excepción del ganado en pie y demás animales que pasen sin carga, los cuales transitarán gratuitamente; obligándose á proporcionar el concesionario, de su parte, los vehículos indispensables para el tráfico.

8ª—Se declara de utilidad pública el camino proyectado, autorizándose, por consiguiente, al concesionario para efectuar, conforme á ley, á su costa, la expropiación de los terrenos de propiedad particular necesarios para la vía y sus estaciones, postas, galpones y corrales, concediéndole gratuitamente, los terrenos fiscales que necesitare para este objeto.

9ª—La internación de útiles y herramientas para el trabajo del camino será libre de todo derecho fiscal y municipal, previa presentación de facturas y demás requisitos exigidos para el despacho en las aduanas de la República.

10ª—Siempre que sea necesario, el proponente podrá utilizar las sendas y caminos construidos en el trayecto, respetando los derechos adquiridos y el libre tránsito y permitiendo, también de su parte los cruces y empalmes seccionales de otras vías que pasen por aquella región, sin ocasionar perjuicios al tráfico de la vía general á que se refiere esta concesión, comprometiéndose el concesionario á conservar en buen estado dichos cruces y empalmes.

Podrá igualmente construir de su cuenta y sin ninguno de los privilegios de la presente concesión, todos los ramales que crea necesarios para empalmarlos con el camino principal.

11ª—Durante los veinte años de la exclusiva, el Estado no permitirá que ninguna persona particular ó empresa construya otra vía carretera ó de herradura paralela á menos de dos kilómetros á cada lado del camino propuesto, exceptuándose las vías férreas á cuya construcción no puede oponerse en ningún tiempo la presente concesión.

12ª—El concesionario tendrá derecho á usar gratuitamente de la madera de terrenos fiscales que necesite en el trayecto de la vía, para combustible y construcción en servicio de la línea.

13ª—El concesionario podrá ensanchar el camino en una proporción mayor de los seis metros fijados en esta concesión, siempre que sea posible y lo crea conveniente.

14ª—En caso de que el concesionario vea la necesidad de desviar, en algunos puntos, la dirección del camino trazado en el plano que corre á fojas 10 de estos obrados, pedirá autorización del Gobierno.

15ª—Esta concesión podrá ser transferida por el empresario á otra persona ó empresa particular, con aprobación del Supremo Gobierno.

16ª—Si transcurridos seis meses de firmada la escritura, no diere comienzo á los trabajos el concesionario, la concesión quedará nula de hecho.

17ª—Las tarifas para el transporte de pasajeros y animales cargados, se fijarán por el empresario, previa aprobación del Supremo Gobierno.

18ª—A la expiración de los veinte años del privilegio, el camino y las postas quedarán en beneficio del Estado; sin ninguna indemnización.

Regístrese y pase á la H. Cámara de Diputados para los fines de ley.

PANDO.—*Luis Ipiña.*

Ministerio de Gobierno y Fomento.—La Paz, 11 de diciembre de 1903.

A los señores Hugo Zalles y Cª

Presente.

Señores:

Este Ministerio, por insinuación de las Mesas Directivas de las HH. Cámaras, recomienda á Uds. eficazmente, se sirvan procurar que la Empresa

Carretera de su cargo facilite á los señores Senadores y Diputados su translación á sus respectivos distritos, una vez que hayan terminado las sesiones del H. Congreso Nacional, reservándoles los asientos que soliciten en las diligencias que indiquen, disponiendo, al mismo tiempo, que los Representantes que hubiesen tomado sus asientos con anterioridad no pierdan sus derechos, por cuanto se hallan en servicio nacional, ejerciendo las altas funciones de su cargo.

De Uds. atento y seguro servidor.

Luis Ipiña.

Ministerio de Gobierno y Fomento.—La Paz, 16 de diciembre de 1903.

Al señor Prefecto del Departamento.

Presente.

Señor:

Por referencias de la prensa local tiene conocimiento este Ministerio de que se encuentra en muy malas condiciones el camino carretero entre esta ciudad y la de Oruro.

Sírvase Ud. impartir las órdenes del caso á las autoridades de su dependencia, á fin de que se proceda al inmediato arreglo del mencionado camino, con fondos de prestación vial.

Quedo de Ud. atento servidor.

Luis Ipiña.

Ministerio de Gobierno y Fomento.—La Paz, 11 de enero de 1904.

Vista la propuesta presentada por el señor Juan G. Montenegro, para la apertura de un camino de herradura que partiendo de Padcaya, capital de la provincia Arce, remate en las Juntas de San Antonio, límite con la República Argentina.

Considerando: que las provincias de Avilés y Arce, cuyo comercio se incrementa cada día, necesitan de un camino que las ponga en comunicación inmediata con la región norte de la República Argentina;

Que la vía que se trata de construir ofrece la ventaja de ser más corta que las actuales, para facilitar el intercambio de productos del Departamento de Tarija con aquella República:

Que el proponente señor Montenegro ha hecho un estudio de exploración del mencionado camino lo que asegura la practicabilidad de ésta en las condiciones más ventajosas.

Teniendo en cuenta los informes favorables prestados por la Prefectura del Departamento de Tarija y las modificaciones propuestas por la Dirección General de Obras Públicas, de acuerdo con el dictamen del señor Fiscal de Gobierno, se resuelve: acéptase la propuesta presentada por el señor Juan G. Montenegro para la apertura de un camino de herradura que ligue el pueblo de Padcaya, capital de la provincia Arce, con las Juntas de San Antonio en las condiciones siguientes:

1.ª—El camino que parte de Padcaya seguirá por la margen izquierda del río Bermejo, cruzando por los puntos denominados la Merced Angosta, de Alarach, Coyamboya Huandacay, hasta el río Conchas, siguiendo desde la margen izquierda de este río á través del desierto hasta las Juntas de San Antonio, límite con la República Argentina.

2.ª—El camino tendrá las siguientes condiciones: cinco metros de ancho en la planicie montañosa y en los faldeos de terreno blando: tres metros de ancho en los faldeos de rocas ó de quebradas angostas con faldas pendien-

tes; el radio de las curvas será de ocho metros; la pendiente máxima del 7 o/o; el desmonte deberá efectuarse, por lo menos, en dos metros á cada costado de la vía, y en el centro se arrancarán los árboles de raiz. Además, se abrirán canaletas de desagüe en todo el trayecto del faldeo y bateones transversales al camino por lo menos á cada doscientos metros en las partes pantanosas; fuera de los trabajos de desecación se adoquinará el camino con troncos de treinta á cincuenta centímetros colocados verticalmente. En los pasos de los riachuelos se colocarán puentes de madera con un ancho mínimum de tres metros; y el desmonte de la yerba se hará arrancándola de raiz y no cortándola á machete y pisoneando el terreno.

3 º —Se fija un año de plazo para la entrega del camino al servicio público á contar desde el día en que se firme la correspondiente escritura.

4 º —Habiéndose consignado en el Presupuesto actual solo la suma de Bs. 5,000 para esta obra, el Supremo Gobierno pagará por él la suma de 7,000 Bs. en la siguiente forma: 3,000 Bs. al tiempo de firmarse la indicada escritura, 1,500 Bs. cuando los trabajos lleguen á la mitad del camino, 500 á la entrega de la obra y el saldo de Bs. 2,000 en la gestión venidera de 1905.

5 º —Se acepta la garantía de ejecución ofrecida por el proponente que consiste en propiedades inmuebles situadas en el Departamento de Tarija y que corresponde á la primera entrega debiendo servir de garantía para las siguientes entregas esta misma suma y la sección del camino qué se haya trabajado.

6 º —En caso de que el proponente no diese cumplimiento á lo estipulado en la cláusula 3 º, se le impondrá la multa de Bs. 1,000.

7 º —El Supremo Gobierno, en calidad de recompensa, cederá al proponente la propiedad, á título gratuito, de una zona de ocho leguas cuadradas de terrenos baldíos en el lugar ó lugares que oportunamente se designen, ya sean continuas ó discontinuas. Dicha zona se destinará á la fundación de colonias agrícolas y se señalará y adjudicará gratuitamente por el Ministerio de Colonias con los trámites de ley.

8 º —El Gobierno nombrará una comisión para que se reciba del camino é informe sobre si han sido cumplidas las cláusulas contenidas en la presente resolución.

Regístrense y pasen estos obrados á la Prefectura del Departamento de Tarija quien queda autorizada para firmar la correspondiente escritura y calificar la garantía de bienes inmuebles ofrecidas por el concesionario, con cargo de aprobación suprema.

PANDO.—*Luis Ipiña.*

Ministerio de Gobierno y Fomento.—La Paz, 19 de enero de 1904.

Vista la propuesta presentada por el señor Guillermo R. Moreno, para la apertura de un camino de herradura que partiendo de la quebrada de Arrozales remate en la Capilla del Bermejo; y considerando: que de los informes prestados por la Prefectura y el H. Concejo Municipal del Departamento de Tarija, así como por el de la Dirección General de Obras Públicas, resulta que dicha propuesta no es aceptable, por estar concebida en condiciones inferiores á la del señor Juan G. Montenegro, para la apertura del mismo camino; que esta última propuesta ha sido aceptada por Resolución Suprema de 11 del presente mes; *se resuelve:* no ha lugar á aceptarse la propuesta formulada por el señor Guillermo R. Moreno para la apertura de un camino de herradura de la quebrada de Arrozales á la Capilla del Bermejo.

Regístrese y devuélvase.

PANDO.—*Luis Ipiña.*

PROPUESTA DE V. MOISÉS BLACUT, PARA LA APERTURA DE UN CAMINO CARRETERO DE LA PAZ Á LURIBAY.

Señor Ministro de Gobierno y Fomento.

Hace propuesta sobre la apertura y construcción del camino que indica, bajo las condiciones que expresa.

V. Moisés Blacut, mayor de edad, natural y vecino de esta ciudad, propietario, presentándome ante los respetos de Ud. digo: que siendo una necesidad pública la falta de buenos caminos en el país, para el desarrollo de sus industrias y el consiguiente engrandecimiento; después de haber empleado un suficiente tiempo en el estudio del terreno para hacer el trazo de un camino carretero que conduzca de esta ciudad á la quebrada de Luribay, voy á dar la explicación de los alcances y ventajas de éste, sobre que basaré mi propuesta, una vez demostradas las utilidades que debe reportar.

El proyectado camino, no solo sería para dar vida é impulso de protección á Luribay, sino también su importancia se haría extensible para proteger á la industria minera, que con la apertura de este camino que pasará por las inmediaciones del importante y tradicional mineral de Pocoari, éste se beneficiará en gran manera, así como también se facilitará el transporte de maquinarias y productos metalíferos de los importantes minerales auríferos y estaníferos de Araca, que pudiendo continuar este camino con facilidad y ventaja por el camino de harineros que es tan cómodo y está expedito; de Lejri pasaría por cerca de los minerales de Chuacollo hasta los campos de Pampjasi, que por allí sería fácil el tráfico para la región minera de Tres Cruces, en actual desarrollo y que promete un gran porvenir, cuyo tráfico de esta ciudad con la región minera citada, sería muy ventajosa y se haría más fácil que por Oruro, al tener un camino cómodo.

El actual camino pésimo y fragoso á Luribay, por las quebradas de Sapahaqui y Caracato, lleno de ríos y mazamorras peligrosas, el trasmonte de sus serranías deleznables, no dan acceso para el tráfico comercial á la hermosa y productiva quebrada de Luribay, por donde se pasa á los minerales de Araca y la región de Tres Cruces.

Al dar acceso al levantamiento y protección de los citados minerales y la prosperidad del cantón Luribay, capital de la provincia Loayza, también en su trayecto quedarían beneficiados por el nuevo camino, los baños de Urmiri, á donde partiendo de entre los límites de Pichaaca, hay una pequeña distancia de 7 kilómetros más ó menos. El tráfico á los baños de Urmiri que tiene las aguas termales tan especiales y curativas, según el folleto publicado por el doctor Hertzog, sería un verdadero beneficio al país y á la humanidad entera, que al presente si no afluyen con el inmenso concurso que deben hacerlo, es por sus pésimos caminos por Sapahaqui, privándose del fruto que consiguen los que á esos baños concurren.

En consecuencia de todo lo demostrado, hago propuesta por el digno órgano de Ud., señor Ministro, al Supremo Gobierno, para construir un camino que conduzca de esta ciudad á Luribay, con un ramal á los baños de Urmiri, bajo las condiciones siguientes:

1ª—El camino que me propongo construir será carretero, tomando como punto de partida desde la posta llamada la Ventilla, á cinco leguas de esta ciudad, de donde partirá hacia el lado S. O. de la citada posta, para pasar por los lugares llamados Achicala, Quellgüiri, Choritotora, Ucuri, Pisacaña, Llujturi, Quilcoma, Pichaaca, Llujturi de Ayoayo, Pomasara, hasta las alturas de Ayaguaico, Muruchapi hasta Lejri, que faldeando por sus bajíos en lo posible casi aproximará hasta Queruma. De este lugar descolgará el camino de herradura por la quebrada de Pisco hasta Luribay, con una gradiente suave y cómoda.

2.ª —Los señores Subprefectos me darán la prestación vial en sus respectivas dependencias para el trabajo del camino indicado, desde el punto de partida la Ventilla hasta Luribay, poniendo gente trabajadora en diferentes lugares para hacer un trabajo simultáneo, bajo mi dirección exclusiva y la de mis empleados, hasta su conclusión y entrega á la persona que designe el Supremo Gobierno.

3.ª —El camino carretero, desde la Ventilla hasta Lejri, tendrá el ancho de cuatro metros lo menos, con una gradiente del uno al doce por ciento máximum. Desde Lejri ó inmediaciones de Queruma, cabeceras de Luribay, se construirá un camino de herradura por la quebrada de Pisco hasta Luribay, con una gradiente suave y el ancho de tres metros, en cuyo trayecto y desde el punto de partida hasta el fin llevará una medición kilométrica, poniendo pequeños postes de madera ó piedra en cada cinco kilómetros, marcando la distancia del trayecto que recorra.

4.ª —Toda la dirección del trabajo y administración correrá por mi cuenta facultándoseme para ponerme de acuerdo con los señores Subprefectos de las provincias del Cercado, Pacajes, Sicasica y Loayza, para que me den la gente necesaria de la prestación y las facilidades pertinentes para el trabajo, á cuyo objeto, les circulará el señor Ministro dando las órdenes necesarias al caso.

5.ª —Tados los gastos para la compra de herramiensas, toldos de campaña y explosivos correrán de mi cuenta, menos los jornales de los barreteros que pudieran necesitarse, por lo que se llevarán planillas especiales que serán visadas y aprobadas por los Corregidores de su dependencia, para pagarse por el Tesoro Departamental tan luego de ser presentadas.

6.ª —En la construcción de dicho camino, se incluye el desvío á los baños de Urmiri, por las haciendas de Pichaaca, Chocata y la comunidad de Tiaguanaco hasta los referidos baños.

7.ª —Por todo el trabajo, erogaciones en herramientas, materiales y gastos de administración en la construccion del camino que me propongo hacer como contratista, el Supremo Gobierno me pagará *veinte centavos* (20 cts.) por cada metro líneal, desde el punto de partida hasta el de terminación, cuyo trayecto lo considero en veintiocho leguas más ó menos, fuera del desvío á Urmiri;

8.ª —El Supremo Gobierno, una vez firmado este contrato, me dará un anticipo de cuatro mil bolivianos, bajo fianza que prestaré, y el remanente, en cancelación por el camino construído según la cláusula 7.ª de este contrato, me entregará el saldo inmediatamente de presentado el recibo de entrega de dicho camino al señor Subprefecto de la provincia Loayza y el comisionado que designe el Supremo Gobierno para dicha recepción, quienes me acusarán el correspondiente recibo antes indicado, con el que se me levantará la fianza por el anticipo y se me hará á la vez el pago del importe total de dicha construcción sin demora ninguna.

Inspirado por el deber de buen ciudadano y amante al progreso, hago la propuesta que antecede, esperando que será de la aceptación del Supremo Gobierno, que tiene el levantado espíritu de trabajar por el bien del país.

La Paz, 30 de enero de 1904.

V. Moisés Blacut.

Ministerio de Gobierno y Fomento.—La Paz, 1.º de febrero de 1904.

Publíquese en el periódico oficial, pase en informe á la Dirección General de Obras Públicas, á la Prefectura y H. Concejo Municipal del Departamento y en vista al señor Fiscal de Gobierno.

(Firmado)—*Ipiña.*

---

ción activa del antiguo camino carretero por las laderas de Pulqui y suspender la obra del que se dirige hacia Uñala y Tasapampa.

Esperando se sirva Ud., proceder de inmediato en esa forma, me repito su atento y seguro servidor.

(Firmado)—*Claudio Pinilla.*

Caminos de Herradura

Ministerio de Fomento é Instrucción Pública.—La Paz, 17 de agosto de 1903.

Al señor Director General de Obras Públicas.

Presente.

Señor:

El señor Prefecto del Departamento, con fecha 14 del mes en curso, me ha dirigido el siguiente oficio, que trascribo á Ud. para su conocimiento:

"Prefectura y Comandancia General del Departamento.—La Paz, á 14 de agosto de 1903.—Al señor Ministro de E. en el D. de Fomento é Instrucción Pública.—Presente.—Señor:—El señor Subprefecto de la provincia de Larecaja en oficio fechado el 11 del corriente, me dice lo siguiente:—Señor:—La actividad desplegada por el señor Ingeniero Nacional, enviado por el señor Ministro de Fomento, ha podido tomar un considerable incremento el trabajo de las obras públicas de esta provincia, quedando á la fecha adelantados los trabajos; hallándose ya levantado el plano para el Hospital y trazado el camino carretero que parte de esta ciudad hasta el puente. —Mañana, el expresado señor Ingeniero marchará en compañía del personal de esta Subprefectura, á efecto de hacer rectificaciones en el camino de Conzata, debiendo regresar la Subprefectura, del cantón Tacacoma, de donde facilitará lo necesario para que el señor Ingeniero prosiga el merituado trabajo. —Con este motivo me suscribo de Ud. muy atento seguro servidor.—I. Ascarrunz.—Que trascribo á Ud. para su conocimiento y fines consiguientes, subscribiéndome como su más atento y obsecuente servidor.—S. M.—Fermín Prudencio."

Dios guarde á Ud.

Andrés S. Muñoz.

Ministerio de Fomento é Instrucción Pública.—La Paz, 24 de agosto de 1903.

Al señor Prefecto y Comandante General del Departamento de La Paz.

Presente.

Señor:

Tengo el agrado de acusar recibo de su atento oficio de 22 de los corrientes, en el que se sirve Ud. trascribirme las notas cambiadas entre esa Prefectura y el Subprefecto y Presidente de la Junta de Caminos de la provincia de Loayza, con motivo de haberse interrumpido la apertura y trabajo del camino de Huanuni, á causa del temblor que en la noche del 21 de junio último tuvo lugar, ocasionando el desplome de la parte de camino que llegó á construirse el año pasado; y dejando el cerro en un estado que no ofrece

Ministerio de Fomento é Instrucción Pública.—La Paz, 11 de septiembre de 1903.

Circular N.° 28.

Al señor Prefecto y Comandante General del Departamento de.....

Señor:

El Ministerio de mi cargo ha recibido el siguiente oficio suscrito por varios HH. Representantes Nacionales del Departamento de Cochabamba:

"La Paz, septiembre de 1903.—Al señor Ministro de E. en el D. de Fomento é Instrucción Pública.—Presente.—Señor:—Los suscritos Diputados tienen el honor de saludar á Ud. é insinuar la necesidad de dictar las siguientes medidas de carácter inaplazable, para la comodidad y seguridad de los caminos públicos de la República, circulándolas inmediatamente á las Prefecturas para su cumplimiento.—1.° Los caminos provinciales y departamentales, especialmente los carreteros, que lindan en los llanos ó cuestas, con acequias profundas, barrancas, precipicios, inclinaciones ó cortes cuya profundidad sea de más de un metro, llevarán un resguardo ó pretil sólido de piedra ú otro material consistente cuando menos de una altura de 60 centímetros y de un espesor que no baje de 40.—2.° Los caminos atravesados por acequias, riachuelos ó servidumbres particulares, llevarán también puentes cómodos del ancho del camino, con pretiles en ambos costados.—3.° Las obras expresadas, en los párrafos anteriores, se ejecutarán con preferencia á toda otra, hasta el próximo mes de noviembre, empleando, al efecto, los brazos de la prestación vial, bajo la inmediata dirección y asistencia de los respectivos Subprefectos y Corregidores.—4.° Para mayor facilidad de los trabajos, se dividirán los caminos en secciones cortas y convenientes, de manera que, cada agente responda en el menor tiempo posible de la que le haya tocado.—Estas medidas se imponen principalmente, para la vía carretera de Cochabamba á Oruro, en la que la inseguridad de los pasajeros que viajan á coche, los peligros de la vida y las impresiones más desagradables obligan al Poder Público á garantizarlos, ó exponen á los particulares á renunciar a ese medio de locomoción haciendo insoportable y más pesado el camino.—El señor Ministro conoce por notoriedad pública los inconvenientes y peligros que anotamos, que despiertan el clamor público, al punto de preferir los viajes á pie con toda clase de incomodidades para señoras, niños y familias, antes que correr los riesgos de los precipicios que amenazan y que están sembrados en aquella vía.—Excusando otras muchas consideraciones que refuerzan la necesidad de estas medidas, rogamos al señor Ministro quiera ser deferente á nuestras insinuaciones, aceptando los sentimientos de personal aprecio con que somos sus atentos servidores.—Venancio Jiménez.—Faustino A. Quiroga.—Constantino Morales.—N. E. Vergara.—Angel Navia.—Rodolfo Montenegro.—Manuel Soto."

Que transcribo á Ud. á fin de que las Juntas de Caminos del Departamento de su jurisdicción procuren satisfacer lo insinuado, en cuanto esté á sus alcances, sin embargo de que tanto este Ministerio en las indicaciones frecuentemente trasmitidas á las Prefecturas, como éstas y las Juntas de Caminos, han trabajado por la mejora de las vías de comunicación, en la medida de las posibilidades, haciendo uso de los recursos de la prestación vial y de todos los medios de que se ha podido disponer para tal objeto.

Encareciendo á Ud. la preferente atención en un asunto de tanta importancia para el país, me repito su seguro servidor.

Andrés S. Muñoz.

Ministerio de Fomento é Instrucción Pública.—La Paz, 11 de septiembre de 1903.

A los HH. Representantes Nacionales, señores Venancio Jiménez, Faustino A. Quiroga, Constantino Morales, M. F. Vergara, Angel Navia, Rodolfo Montenegro y Manuel Soto.

Presentes.

Honorables señores:

El día de ayer he sido honrado con la comunicación que se han servido dirigir Uds. al Ministerio de mi cargo, insinuando la conveniencia de que se dicten las medidas que han tenido á bien sugerir Uds., para mayor comodidad y seguridad en el tráfico por los caminos de la República.

Sin embargo de que este Ministerio se ha preocupado siempre y con toda preferencia, de impartir las órdenes é instrucciones precisas, oyendo la opinión técnica de la Dirección General de Obras Públicas y Cuerpo Nacional de Ingenieros en los casos en que ha sido necesario, á todas las Prefecturas y Juntas de Caminos de la República, para la mejora de las vías de comunicación; y de que dichas órdenes é instrucciones han sido ejecutadas en la medida de lo posible y con mejor éxito en este año que en los anteriores, haciéndose uso de los servicios de la prestación vial y de cuantos recursos se ha podido disponer para tal objeto; deferente á la patriótica insinuación de Uds., HH. señores, circulo, en esta fecha, á todas las Prefecturas, trascribiendo el oficio que tengo la honra de contestar, recomendando que procuren satisfacer lo insinuado por Uds., en cuanto esté á sus alcances, y encareciendo su preferente atención á asunto de tanta importancia para el desarrollo del país.

Aprovecho de esta oportunidad para presentar á Uds. las seguridades de mi particular estima y suscribirme obsecuente seguro servidor.

Andrés S. Muñoz.

Ministerio de Fomento é Instrucción Pública.—La Paz, 16 de septiembre de 1903.

Al señor Prefecto y Comandante General del Departamento de Santa Cruz.

Santa Cruz.

Señor:

Quedo informado por su atento oficio de fecha 27 del mes próximo pasado, que las Juntas Provinciales de Vallegrande, Sara y Chiquitos no han atendido á la reparación de los caminos de su respectiva circunscripción, y que tampoco se han preocupado de levantar el censo de prestación vial, echando en olvido las reiteradas órdenes comunicadas por Ud.

Refiriéndose á la fuerza que envió Ud. á Samaipata, dice Ud. que ella ha permanecido más de veinte días sin ninguna utilidad; y que las partidas de trabajadores que organizó el Subprefecto, repararon mal algunos pasos en las cuestas de Monos, Negra y Piedra-borracha, retirándose en seguida; que á partir del río Bermejo á Samaipata, el camino se halla en pésimas condiciones; que el Director Aparicio repara actualmente la cuesta de Raigones hacia esa ciudad; y que las reparaciones que ha ejecutado en la sección de la "Sierra", desde Herradura, tienen todas las condiciones de solidez y duración.

Este Ministerio toma nota, con sentimiento, de la conducta observada por las Juntas Provinciales de Caminos de Vallegrande, Sara y Chiquitos; y como la laxitud de los miembros que las componen, irroga graves perjuicios al servicio de vialidad en las mencionadas provincias, tiene á bien recordar á Ud. la sanción establecida por el artículo 13 del Supremo Decreto de 10 de

abril de 1902, que deberá Ud. hacerla efectiva, sin consideración alguna, siempre que aquellas Juntas no diesen estricto cumplimiento á las órdenes que les impartiese la Junta Central del Departamento.

Dios guarde á Ud.

Andrés S. Muñoz.

Ministerio de Fomento é Instrucción Pública.—La Paz, 16 de septiembre de 1903.

Al señor Prefecto y Comandante General del Departamento de Santa Cruz.

Señor:

He recibido su atento oficio de fecha 20 del mes próximo pasado, en el que se sirve Ud. poner en conocimiento de este Ministerio, que el Director de la reparación del camino de la Sierra, comunica á Ud. que está para terminar el arreglo de la cuesta de Herraduras; que los despeñaderos han sido asegurados con horcones de cuchi y soto y calzados con piedras, y que, merced á estos trabajos, puede hacerse el tráfico de cargas pesadas, cómodamente.

Asimismo, me informo de haber remitido Ud. á aquel funcionario la suma de Bs. 240 para el pago de 20 jornaleros que se hallan en actual trabajo, correspondiente á una quincena, á razón de Bs. 0.80 centavos por día.

En respuesta, me es satisfactorio manifestarle que el Ministerio aplaude la actividad desplegada por la Prefectura de su cargo con motivo de estos trabajos.

Dios guarde á Ud.

Andrés S. Muñoz.

Ministerio de Fomento é Instrucción Pública.—La Paz, 16 de septiembre de 1903.

Al señor Prefecto y Comandante General del Departamento.

Presente.

Señor:

He recibido su atento oficio de 7 del mes en curso, en el que se sirve trascribir el dirigido á Ud. por el Subprefecto de la provincia de Inquisivi, manifestando que el camino proyectado entre la ciudad de Oruro y el asiento mineral de Quimsa Cruz, se encuentra en la jurisdicción de las provincias de Sicasica y Loayza, y la nota que, en respuesta, dirigió Ud. á dicho funcionario, haciéndole presente que perteneciendo la zona de trabajo al cantón Quime, comprehensión de la provincia de Inquisivi, correspondía indudablemente, en alguna manera, la construcción de dicha vía á la más decidida y eficaz acción de aquella Subprefectura, que, sin entrar en consideraciones de jurisdicción, debía prestar apoyo á ese importante trabajo, que beneficia directamente á la iddustria minera de la mencionada provincia.

En vista del contenido de ambos oficios, cúmpleme manifestarle que el Ministerio de mi cargo, aprueba la determinación adoptada por esa Prefectura, así como las instrucciones impartidas al Subprefecto de la provincia de Inquisivi, para que, de acuerdo con los Subprefectos de Loayza y Sicasica, proceda de inmediato á tales trabajos.

Dios guarde á Ud.

Andrés S. Muñoz.

Ministerio de Fomento é Instrucción Pública.—La Paz, 19 de septiembre de 1903.

Al señor Prefecto y Comandante General del Departamento de Santa Cruz.

Santa Cruz.

Señor:

Me es grato acusar recibo de sus atentos oficios de 20 y 27 de agosto próximo pasado.

En el primero, me dice Ud.: que el déficit del Presupuesto de ese Departamento se cubre con la subvención de Bs. 50,000, que el Tesoro Nacional reconoce en favor del Departamental, subvención que, conforme á ley, debe pagarse con fondos provenientes de la Aduana Nacional de Puerto Suárez; que, como al principio del año no es posible prever la falencia de los ingresos, y aun en caso de preverla, es obligación de las autoridades administrativas convocar á propuestas para la reparación de los caminos indicados en el Presupuesto, no estando exentas aquellas de que sus cálculos salgan fallidos, como en efecto sucedió el año próximo pasado, en el que contando con la orden de pago de bolivianos 40,000, emanada de la Caja Nacional y aplicable á la gestión de 1901, creyó esa Prefectura que, con dicha suma, ó con el sobrante de ella, después de cubrir los gastos relativos á servicios activos de esa gestión, podría atenderse á la reparación de los principales caminos y á la de algunos edificios fiscales; pero que el sobrante obtenido de los fondos remitidos por la Aduana de Puerto Suárez, solo alcanzó á Bs. 1,274.70 cts., suma exigua para aplicarla á la proyectada reparación de caminos, encontrándose la Prefectura en la imposibilidad de dar cumplimiento á los contratos para el trabajo de los caminos de Buena Vista al Ichilo y de la Sierra, celebrados por la Prefectura y aprobados por el Supremo Gobierno; que en cuanto al primero, es decir, al camino de Buena Vista al Ichilo, considerado como conveniente por la Junta de Almonedas de ese Departamento, á tiempo de calificar las propuestas, al presente considera Ud. más ventajoso el de Cuatro Ojos y Puerto Alonso, por ser rutas conocidas ya y practicadas por el comercio de Santa Cruz, que no las abandonaría para navegar el Ichilo, que no conoce, y salvar un camino de dudoso y peligroso tránsito: opinando, en consecuencia, porque, rescindiéndose el contrato celebrado con los señores Parada, Méndez y Morales, se consigne más bien, los Bs. 8,000 destinados á este objeto, en el Presupuesto Nacional, para la reparación del camino de Cuatro Ojos, que comprende dos secciones, de Portachuelo á Cuatro Ojos, y de este punto á La Estrella.

En el segundo oficio, me dice Ud.: que para mejorar el camino de la Sierra, desde Tarumá hasta Samaipata, en una extensión de 18 á 20 leguas, se puede tomar dos determinaciones: reparar y ensanchar el actual trazo del camino, ó rectificarlo abriendo nuevas rutas en determinadas secciones: que, para lo segundo, sería necesario mandar practicar un reconocimiento por un ingeniero especial que estudie los dos aspectos de costo y ventajas de la obra, lo cual, con los trabajos de rectificación, por más convenientes que fueran, no podría llevarse á cabo en menos de dos ó tres años, quedando mientras tanto desatendidas las reparaciones de la actual vía, y ocasionando al comercio perjuicios que aumentarían diariamente; en tal virtud, opina esa Prefectura porque, á parte de que el Gobierno mande un ingeniero que practique los indicados estudios, se consigne en el Presupuesto Nacional una partida de 15 á 16 mil bolivianos para reparación del actual camino de la Sierra, desde Tarumá hasta Cuevas; que el año pasado se convocó á propuestas para la reparación de este camino dividiéndolo en dos secciones: la primera, de 5 leguas desde Tarumá al Sillar, comprendiendo en ella las cuestas de Suspiros, Guitarras y Raigones; y la segunda, de siete leguas, desde el Sillar hasta Cuevas, incluyéndose en ella el paso de la Herradura y cuestas de Guayabillas, Piedra Borracha, Negra, Monos y Cuevas; siendo esta última sección la que se adjudicó

al empresario Isidoro Gómez, por la cantidad de Bs. 8,000: y que, si se rescindiese este contrato tendría que llamarse á nuevas propuestas, lo que demandaría mucho tiempo, sin embargo de que sería preferible este extremo, para procurar obtener condiciones más ventajosas.

Manifiesta Ud., finalmente, que las reparaciones que hoy se llevan á cabo en el camino de la Sierra, con fondos de la prestación vial, y con los Bs. 3,000 hace poco destinados á tal objeto, por Resolución Suprema de 7 de julio último, son reparaciones ligeras de simple habilitación de pasos obstruidos, que solo duran de 4 á 6 meses: prometiendo remitir próximamente al Ministerio un presupuesto especial de caminos de ese Departamento.

En contestación, cúmpleme reiterar á Ud. que, como le indiqué en comunicaciones anteriores, el Ministerio aprobó las concesiones de las propuestas de los señores Parada, Méndez y Morales y de don Isidoro Gómez, hechas por la Junta de Almonedas de ese Departamento, teniendo en cuenta lo aseverado por la Prefectura de su cargo, respecto á la existencia de fondos suficientes para cumplir las obligaciones contraidas por el Fisco: y manifestarle, además, que, tomando en consideración todas las razones expuestas por Ud., en los dos oficios á que correspondo, he consignado en el Proyecto de Presupuesto Nacional, remitido por el Ejecutivo á la Legislatura actual, dos partidas de á Bs. 8,000: la primera, para el trabajo de reparación del camino de la Sierra y la segunda para la vía de Cuatro Ojos y La Estrella: quedando autorizada esa Prefectura, como Presidente de la Junta Central de Caminos, para hacer las reparaciones que encontrare más convenientes en ambas rutas, así como para rescindir los contratos existentes con Gómez y con Parada, Méndez y Morales, en condiciones las más equitativas para el Fisco, ó llevar á efecto íntegramente, ó con modificaciones, el del señor Gómez; todo con cargo de aprobación suprema.

Participo á Ud. igualmente, que daré conocimiento á la H Representación Nacional por Santa Cruz, de este oficio, de los que con tal motivo me ha dirigido esa Prefectura y de las indicaciones del señor León Mousnier, que me ha remitido Ud. con su segunda comunicación, á fin de que se sirva consignar en el Presupuesto de ese Departamento para la gestión del próximo año de 1904, una partida especial que, coadyuvando á las que se fijan en la sección de Fomento del Presupuesto Nacional, garantice la efectividad de los aludidos é importantes trabajos de vialidad en ese Departamento.

Dios guarde á Ud.

Andrés S. Muñoz.

Ministerio de Fomento é Instrucción Pública.—La Paz, 19 de septiembre de 1903.

Al señor Venancio Jiménez, H. Representante por el Departamento de Cochabamba.

Presente.

H. señor:

Refiriéndome al oficio que con fecha 11 de los corrientes dirigí á Ud. y á los demás Representantes del Departamento de Cochabamba, me cabe trascribirle, la comunicación pasada á este Despacho por el señor Prefecto del Departamento de La Paz.

Dice así:

"Prefectura y Comandancia General del Departamento.—La Paz, á 14 de septiembre de 1903.—Al señor Ministro de Estado en el Despacho de Fomento.— Presente.—Señor:—Grato me es corresponder á su respetable Circular N.º 22 de fecha 11 del mes en curso, en la que se digna Ud. trascribirme

ra, de su parte, deben hacer cuanto les sea posible para salvar las dificultades ocasionadas por los acontecimientos de que da Ud. cuenta, que han producido una penosa impresión en el ánimo del Supremo Gobierno.

Dios guarde á Ud.

Andrés S. Muñoz.

Ministerio de Fomento é Instrucción Pública.—La Paz, 23 de septiembre de 1903.

Al señor Venancio Jiménez, H. Representante por el Departamento de Cochabamba.

Presente.

Honorable señor:

Conforme le manifesté en mi oficio de 19 del mes en curso, trascribo á continuación, la nota pasada á este Ministerio por el Prefecto del Departamento de Oruro.

Dice así:

"Prefectura y Comandancia General.—N.° 213.—Oruro.— Septiembre 16 de 1903.—Al señor Ministro de E. en el D. de Fomento.—La Paz.—Señor:—Ha sido en mi poder su circular marcada con el N.° 28, de 11 del mes en curso, en la que se sirve trascribir el oficio que varios HH. Representantes del Departamento de Cochabamba han dirigido á ese despacho, insinuando se tomen ciertas medidas para el arreglo de los caminos de la República y particularmente para el que de esta ciudad se dirige á Cochabamba. —He tomado nota de lo insinuado, é inmediatamente he impartido las órdenes del caso para que él se satisfaga.—Me es grato suscribirme de Ud. atento servidor.—R. M. Loza."

Saludo á Ud. con toda consideración y me suscribo atento servidor.

Andrés S. Muñoz.

Ministerio de Fomento é Instrucción Pública.—La Paz, 26 de septiembre de 1903.

A los HH. Representantes por el Departamento de Santa Cruz, señores Zacarías Salmón, José Félix Camacho, Exequiel Flores, Facundo Flores y Maximiliano Justiniano.

Presentes.

HH. señores:

Tengo la honra de remitir á Uds., copias legalizadas de los oficios cambiados entre este Ministerio y la Prefectura del Departamento de Santa Cruz. con motivo de arreglos serios que deberían efectuarse en los caminos de la Sierra y de Buena Vista al río Ichilo.

Aprovecho de esta oportunidad para anunciar á Uds. que en el proyecto de Presupuesto pasado por este Ministerio á la consideración de la actual Legislatura, se ha consignado una partida de Bs. 8,000 para el importante camino de la Sierra y otra de igual suma para el camino de Cuatro Ojos y la Estrella.

Llamo la atención de Uds., que tienen mayor y más inmediato conocimiento de las necesidades del Departamento que representan y de la urgen-

PROYECTO DE LEY

EL CONGRESO NACIONAL,

DECRETA:

Artículo 1.°—Elévase al doble el impuesto que pesa sobre la extracción de coca de los Yungas del Departamento de Cochabamba, debiendo aplicarse el producto de este gravamen por las Juntas de propietarios de Totora, Punata y Chapare para construir y reparar los caminos de las respectivas provincias de Yungas que les corresponden.

Artículo 2.°—Modifícase el artículo 2.° de la Ley de 11 de septiembre de 1897, en el siguiente sentido: "Los fondos provenientes del impuesto que grava la extracción de coca de los Yungas de Cochabamba, serán administrados por sociedades de propietarios, cuya organización se hará por el Ejecutivo, tomando como tipo la que existe con idéntico objeto en la ciudad de La Paz, y con ingerencia directa del Supremo Gobierno, que velará por la estricta aplicación de dichos fondos al objeto á que son destinados.

Artículo 3.°—El Poder Ejecutivo reglamentará esta Ley.

Comuníquese, etc.

La Paz, 30 de septiembre de 1903.

JOSÉ MANUEL PANDO.

Andrés S. Muñoz, Ministro de Fomento é Instrucción Pública.

Ignacio Calderón, Ministro de Hacienda é Industria.

Ministerio de Fomento é Instrucción Pública.— La Paz, 1.° de octubre de 1903.

Al señor Secretario de la H. Cámara de Senadores.

Presente.

H. señor:

Me es honroso remitir á la consideración del H. Senado Nacional, los expedientes relativos á la responsabilidad que debe pesar sobre la Junta Municipal de Porco y el H. Concejo Municipal de Potosí, por haber invertido, la primera, en el año 1901, fondos de prestación vial, correspondientes á las gestiones de 1900 y 1901, en servicio distinto al señalado por ley; y por haber autorizado tal infracción el segundo.

A fin de rememorar la información verbal que dí al H. Senado Nacional en sus sesiones del año próximo pasado, me permito apuntar los antecedentes de la cuestión.

Por aviso que la Prefectura del Departamento de Potosí dió á este Ministerio, en el mes de marzo del año de 1902, tuve conocimiento de que la Junta Municipal de la provincia de Porco, que funcionó durante el año de 1901, había invertido la cantidad de Bs. 10,885.50, correspondientes á los fondos de prestación vial de los años de 1900 y 1901, en servicio distinto al señalado por ley, con infracción del artículo 3.° de la Ley de 16 de octubre de 1880: más tarde, y con motivo de hacer las averiguaciones del caso, tuve también conocimiento de que el H. Concejo Municipal de Potosí, que debió subvenir á los gastos de instrucción en la provincia de Porco, con el producto de patentes mineras, conforme á lo prescrito por Ley de 15 de enero de 1900, lejos de dar cumplimiento á esta Ley, atendiendo á las reclamaciones de la Junta Municipal de Porco, autorizó á ésta para que diera á aquellos fondos de prestación vial, la aplicación más útil, autorización de la que hizo uso la Junta Municipal, empleando dichos recursos en pagos correspondientes al servicio de instrucción que consideró más urgente.

El Ministerio dictó, en consecuencia, la Resolución de 29 de abril de 1902, declarando ser responsables, conforme al citado artículo 3.° de la Ley de 16 de octubre de 1885, la Junta Municipal de Porco, por inversión de fondos que tenían destino especial, en objeto distinto al señalado por la misma Ley, y el H. Concejo Municipal de Potosí, por infracción de leyes expresas y terminantes, autorizando tal procedimiento, y pasó los obrados de la materia al señor Prefecto del Departamento de Potosí, para que diese cumplimiento al artículo 50 de la Ley Orgánica de Municipalidades.

Cursan en el proceso las providencias dictadas por la Prefectura de Potosí y las excepciones aducidas por los munícipes que resultaban afectos á la responsabilidad; debe también cursar en las actas del H. Senado Nacional, la interpelación formulada el año pasado por los HH. Senadores Cainzo, Ramírez y Vázquez, así como mi contestación sobre este punto; innecesario me parece, pues, entrar á explicar la actuación correspondiente al asunto, limitándome, ya que ha tomado conocimiento de él la H. Cámara de Senadores, á remitirlo, simplemente, al H. Senado, para su consideración, en ejercicio de sus altas facultades.

Sin embargo, debo hacer presente al ilustrado criterio de la H. Cámara de Senadores, que el Supremo Gobierno al dictar la Resolución de 29 de abril de 1902, hizo uso de la facultad de supervigilancia que legalmente ejerce sobre las municipalidades; que el artículo 80, inciso 8.° de la Constitución Política del Estado, al estatuir que el Poder Ejecutivo debe "velar sobre las resoluciones municipales, y especialmente sobre las relativas á rentas é impuestos, para denunciar ante el Senado las que sean *contrarias* á la Constitución y á *las leyes*, siempre que la Municipalidad transgresora no cediese á las intimaciones del Ejecutivo," se refiere á hechos de ejecución presente, que pueden ser modificados ante las *intimaciones* del Ejecutivo y que, en el caso contrario, los hechos se habían consumado ya, á tiempo de que el Gobierno tuviese conocimiento de la transgresión.

Con sentimientos de particular estima, me suscribo del señor Secretario muy atento y obsecuente servidor.

Andrés S. Muñoz.

Ministerio de Fomento é Instrucción Pública.—La Paz, 1.° de octubre de 1903.

Al señor Venancio Jiménez, H. Representante por el Departamento de Cochabamba.

Presente.

Honorable señor:

Refiriéndome al oficio que dirigí á Ud. con fecha 19 del mes en curso, transcribo á continuación el siguiente, dirigido á este Ministerio por el señor Prefecto del Departamento de Chuquisaca:

"Prefectura y Comandancia General del Departamento de Chuquisaca—N.° 1,127.—Sucre, 22 de septiembre de 1903.—Al señor Ministro de Estado en el Despacho de Fomento é Instrucción Pública—La Paz.—Señor: En respuesta á su estimable Circular N.° 28 de 11 del presente mes, en la cual se sirve Ud. trascribirme el oficio suscrito por varios Honorables Representantes Nacionales del Departamento de Cochabamba, indicando las medidas que se deben adoptar para la comodidad y regularidad de los caminos públicos, me permito significarle que en la reparación efectuada se ha hecho todo lo posible para la mejora de las vías de comunicación que parten de esta capital, empleándose todos los recursos de que se ha podido disponer, y en los nuevos y sucesivos arreglos que demanden los caminos por los deterioros que sufran á causa de que la estación lluviosa va presentándose con anticipación, se tendrá especial cuidado de poner en práctica las medidas in-

dicadas por dichos Honorables Representantes, sin omitirse esfuerzo alguno. —Me suscribo de Ud. como su obsecuente servidor.—Julio La-Faye."

Saludo á Ud. con este motivo, como su atento seguro servidor.

Andrés S Muñoz.

Ministerio de Fomento é Instrucción Pública.—La Paz, 5 de octubre de 1903.

Al señor Presidente de la Junta de Caminos de Yungas de la provincia de Totora.

Totora.

Señor:

Refiriéndome á su atento oficio de fecha 27 de junio último, tengo el agrado de trascribirle los siguientes documentos:

Informe de la Dirección General de Obras Públicas.

"La Paz, 4 de agosto de 1903.—Señor Ministro de Fomento.—Informa.—El camino que abrió el señor Rosendo Saucedo, del Arepucho al Chimoré, no presta ni prestará ningún servicio, mientras no se abra una buena ruta de Totora al Arepucho; y más aun, se perderá todo aquel camino, si no se apresuran á extenderlo en buenas condiciones hasta Totora, pues por la falta de tráfico ya se encontraba bastante enmontado, cuando el suscrito practicó la inspección ordenada por el Supremo Gobierno.—En este sentido el acuerdo tomado por la "Junta de Caminos de Yungas de la provincia de Totora", para procurarse unos ochenta mil bolivianos, hipotecando las rentas que produce la Aduanilla de Chuellas, merece la aprobación y la ayuda eficaz de ese Ministerio. Con esta medida, el camino proyectado de Totora al Arepucho, por Monte-Puncu, podrá abrirse rápidamente, cuando más en dos años, dándose así un fácil y cómodo acceso á esas ricas regiones y vida á la ruta abierta por Saucedo, que necesita muchas reparaciones y mucho tráfico, para llegar á constituir una vía utilizable y permanente para todas las estaciones.—Juan Muñoz y Reyes—Secretario Técnico."

Vista Fiscal.

"Señor Ministro de Fomento.—Responde.—El señor Presidente de la Junta de Caminos de Yungas de la provincia de Totora, pone en conocimiento del Supremo Gobierno el acuerdo tomado por la Asamblea General extraordinaria de propietarios, para hipotecar el rendimiento total de la Aduanilla de Chuellas, por un valor de 80,000 bolivianos, destinados á la apertura del camino al Arepucho por Monte-Puncu, empalmando al trabajado al Chimoré por Rosendo Saucedo.—El informe absuelto por el Secretario Técnico de la Dirección General de Obras Públicas, hace conocer la necesidad y ventajas de la realización del camino proyectado y manifiesta que el construído por Saucedo de Arepucho á Chimoré, no presta ningún servicio mientras no se abra una buena ruta de Totora al Arepucho, dando así cómodo y fácil acceso á esas fértiles regiones, beneficiando á las provincias de Sacaba, Punata y Totora.—La Ley de 11 de septiembre de 1897, destina el impuesto que produce la extracción de coca de cada una de las provincias del Chaparé, Totora y Punata, para construir y reparar los caminos de sus Yungas, salvando el derecho acordado á Saucedo por Ley de 16 de noviembre de 1896 de percibir durante ocho años el 75 o/o de los rendimientos de la mencionada Aduanilla; y como aquel rendimiento es administrado directamente por sociedades de propietarios, conforme lo determina el artículo 2.º de la citada Ley de 11 de septiembre del 97, puede el Supremo Gobierno servirse aprobar el enunciado acuerdo, ejercitando la supervigilancia que le incumbe por ley, é insinuar á la Junta de Totora verifique el contrato hipotecario en condiciones las más favorables y equitativas á los intereses de la Sociedad, elevando una copia de la escritura para su revisión.—La Paz, 22 de agosto de 1903.—Valverde."

Manifestando á Ud la complacencia de este Ministerio porque el señor Emilio Caussin hubiese desempeñado satisfactoriamente su comisión, y anunciándole que el informe producido por dicho señor, ha de publicarse en el periódico oficial, me repito de Ud. atento servidor.

Andrés S. Muñoz.

Ministerio de Fomento é Instrucción Pública.—La Paz, 17 de octubre de 1903.

Al señor Prefecto y Comandante General del Departamento de Cochabamba.

Cochabamba.

Señor:

Con motivo de una reclamación del señor José Víctor Zaconeta, se sirvió Ud. contestarme al siguiente telegrama que le dirigí el 16 del corriente, en los términos del que va á continuación de aquel:

"Prefecto.—Cochabamba.—Sírvase informar sobre lo siguiente: V. Zaconeta, de Oruro, dirige este telegrama: Transgrediendo leyes terminantes, con gravísimos perjuicios agricultura, Prefectura Cochabamba ordena doble apartado trabajo prestación vial vecinos Ventilla. Insinúo simplemente suspensión orden mientras señor Ministro resuelva reclamo que va correo.—V. Zaconeta.—Dígame si es atendible este reclamo.—Muñoz—Ministro de Fomento é Instrucción Pública."

"Cochabamba, 16 de octubre de 1903.—Ministro de Fomento.—La Paz.—En los trabajos del nuevo camino carretero permanente á Oruro todos concurren con entusiasmo, sin observar distancias ni tiempo. En tal virtud, la reclamación Zaconeta, sería única nota discordante antipatriótica; juzgo que no es atendible.—Araníbar."

Por el correo de la fecha, dicha reclamación ha sido formalizada por el señor Zaconeta, como se informará Ud. por la adjunta solicitud, que paso á conocimiento de Ud. á fin de que se sirva atenderla en justicia y con equidad, de acuerdo con el auto que le ha cabido.

Dios guarde á Ud.

Andrés S. Muñoz.

Ministerio de Fomento é Instrucción Pública.—La Paz, 20 de octubre de 1903.

Al señor Prefecto y Comandante General del Departamento de Santa Cruz.

Santa Cruz.

Señor:

En su atento oficio de fecha 1.º del mes en curso, se sirve Ud. comunicarme lo siguiente:

Que en conformidad á la autorización suprema que le fué comunicada en fecha 7 de julio último, la Junta Central de Caminos, que Ud. preside, ha acordado emplear la suma de Bs. 3,000 en la reparación del camino de la Sierra: habiendo nombrado Directores de la sección de Morteros al Tarumá y de la de Herradura á Samaipata á los ciudadanos Isidoro Gómez y Delfín Aparicio, respectivamente.

Que se halla reparada la sección de la cuesta de Herradura á la de Suspiros, comprendiéndose las cuestas del Sillar, Raigones y Guitarras, con un gasto de Bs. 714.40, no habiendo satisfecho su obligación en trabajo personal sino 26 contribuyentes.

Que, asimismo, se halla reparada la sección comprendida entre esa ciudad y Morteros, con la concurrencia de 228 contribuyentes y un gasto de Bs. 52.40; y que las cuentas de los Directores se hallan en observación.

Este Ministerio aprueba la designación hecha de Directores de Caminos, en favor de los señores Isidoro Gómez y Delfín Aparicio.

Dios guarde á Ud.

Andrés S. Muñoz.

Prefectura y Comandancia General del Departamento.—La Paz, á 18 de diciembre de 1903.

Al señor Ministro de E. en el D. de Gobierno y Fomento.

Presente.

Señor:

Refiriéndome á su apreciable oficio de 16 del mes en curso, en que recomienda Ud. la reparación del camino Carretero que conduce de esta ciudad á la de Oruro, me cabe manifestar á Ud. que sin embargo de que la Prefectura de mi cargo, ha consagrado su especial atención á las indispensables y constantes reparaciones y limpia del indicado camino, vuelvo á dirigirme en la fecha al señor Subprefecto de la Provincia de Sicasica, impartiéndole las instrucciones del caso á fin de que proceda al arreglo de aquel con recursos de la prestación vial, en conformidad á su orden.

Con la mayor consideración y respeto, me repito de Ud. muy atento y obsecuente servidor.—S. M.

Francisco M. Espinosa.

PROPUESTA DE BERNARDO MALDONADO PARA LA APERTURA DE UN CAMINO DE HERRADURA, DE CARLAZO Á SAN LUIS, CAPITAL DE LA PROVINCIA SALINAS DEL DEPARTAMENTO DE TARIJA.

Señor Ministro de Estado en el Despacho de Gobierno y Fomento.

Hace propuesta para la construcción del camino que indica, bajo las condiciones que expresa.

Bernardo Maldonado, mayor de edad, abogado, casado, natural y vecino de esta ciudad, me presento ante Ud. con todo respeto y digo: la falta de un cómodo y buen camino de herradura que partiendo desde el lugar Carlazo al cantón San Luis, Capital de la Provincia Salinas, es de inaplazable necesidad para que la industria agrícola y ganadera de nuestra frontera productiva, incremente su desarrollo, dando mayor expansión al comercio mercantil de esta ciudad, que expende sus mercaderías en las plazas de Sauces, Lagunillas, San Luis, Caiza, Yacuiva, Las Misiones y varios puntos importantes del Departamento de Santa Cruz.

El proyectado camino no solo beneficiaría á la provincia Salinas, sino que su importancia sería extensible al comercio de la provincia Monteagudo, al de varios centros productores del Departamento de Santa Cruz, á las Misiones y á la provincia del Gran Chaco.

El camino actual es peligroso y sembrado de yerbas venenosas en los

principales puntos de descanso y se hace por la fragosa é intransitable quebrada de "El Tambo" y Santa Lucía, trasmontando las agrestes y deleznables serranías de Pinos, La Canaleta, El Tambo, Narvaez, San Diego y El Salto, que en la estación lluviosa, si no es difícil, se hace el tránsito imposible.

El camino cuya construcción propongo carece de fangos, yerbas venenosas y otros obstáculos que abundan por el que actualmente transitan, con mucho trabajo y peligro los viajeros, siendo de advertir que en el proyectado camino no escasean la buena agua, el pasto y demás comodidades que hacen satisfactoria la existencia del viajero, transitando sin peligro por terreno firme en su mayor trayecto de laja y pizarra hasta la cumbre de Los Picachos, para descender, por un poblado bosque, al Barrial, y pasar, si conviniere, por el río Las Trancas y el caudaloso Santa Ana, para llegar cómodamente á San Luis, Capital de la provincia Salinas.

Demostrada la necesidad é importancia del proyectado camino, hago propuesta por el digno órgano de Ud., señor Ministro, al Supremo Gobierno, para construir un camino de herradura que conduzca desde el lugar Carlazo á San Luis, Capital de la provincia Salinas, bajo las condiciones siguientes:

1 ª —El Camino que debo construir será de herradura, tomando como punto de partida el lugar Carlazo, á siete leguas de esta ciudad, de donde partirá hacia el Oriente para pasar por los lugares Canchones, Cebadillas, Gárreca, Yugos y varios otros puntos hasta la altura de Los Picachos, que faldeando el Barrial y San Francisco llegue á San Luis, pasando por los ríos Las Trancas y Santa Ana, si así conviniere.

2 ª —El camino de herradura tendrá el ancho de tres metros mínimum, con una gradiente de uno al quince por ciento máximum, y los puentes necesarios para los desagües, á fin de asegurar la duración de la obra. Se colocarán en los ríos puentes de madera del ancho de cuatro metros, sólidos y bien seguros.

3 ª —El señor Prefecto del Departamento, el Subprefecto de la Provincia de Salinas, me proporcionarán la gente necesaria para el trabajo y las facilidades pertinentes para la pronta terminación de la obra.

4 ª —Por todo trabajo, erogaciones en herramientas, materiales y gastos en la construcción del Camino que me propongo hacer, el Supremo Gobierno me pagará un boliviano (Bs. 1) por cada metro longitudinal.

5 ª —Una vez firmado el presente contrato, el Supremo Gobierno me dará en anticipo la suma de cinco mil bolivianos (Bs. 5,000,) bajo de fianza que prestaré. Terminado el trabajo en vista del recibo que otorgará el Subprefecto de la Provincia de Salinas, y el comisionado que designe el Supremo Gobierno para la recepción del camino: después de medido éste por las mencionadas autoridades, se me abonará el saldo ó resto que resultase de la medición en kilómetros.

Confío que el Supremo Gobierno se digne aceptar la propuesta que tengo á bien elevar á su consideración.

Tarija, marzo 10 de 1904.

Bernardo Maldonado.

Prefectura de Tarija, á 14 de marzo de 1904.

Elévese á conocimiento del señor Ministro de Estado en el Despacho de Gobierno y Fomento, con la respectiva nota de atención.

Raña Trigo.

Ministerio de Gobierno y Fomento.—La Paz, 26 de marzo de 1904.

Publíquese la anterior propuesta en el periódico oficial y pase á la Prefectura y Concejo Municipal del Departamento de Tarija, para que informen, oyendo previamente á la Subprefectura y Junta Municipal de la Provincia Salinas.

L. Ipiña.

INFORME

QUE PRESENTA EL INGENIERO JULIO KNAUT AL SUPREMO GOBIERNO SOBRE LOS ESTUDIOS VERIFICADOS PARA LA APERTURA DE UN CAMINO DE HERRADURA QUE LIGUE LA CIUDAD DE LA PAZ CON PUERTO PANDO.

El Supremo Gobierno deseoso de facilitar una comunicación rápida con el Noroeste de la República y conocidos como son los muchos inconvenientes que presentan las vías de Mapiri, Apolo, Miguilla, etc., resolvió hacer practicar estudios técnicos para ver si por las provincias de Yungas era posible abrir un camino que nos ponga en comunicación más inmediata con aquellas feraces regiones.

Siendo el objetivo principal llegar por un camino bueno y expedito hasta la confluencia de los ríos Beni y Kaka, lugar al cual se ha convenido en darle la denominación de Puerto Pando, desde donde el río Beni es ya regularmente navegable, era necesario hacer un estudio comparativo de las vías de Coroico y Chulumani.

Para mayor claridad, he dividido el presente informe en tres partes que comprenderán los siguientes puntos:

I. Descripción general de la expedición á Puerto Pando.
II. Estudio comparativo de las vías de Coroico y Chulumani.
III. Proyecto de un camino de herradura de La Paz á Puerto Pando.

I. Descripción general de la expedición á Puerto Pando.

En fecha 5 de julio del pasado año, salí de esta ciudad, acompañado del personal necesario, por la vía de Chuquiaguillo, por donde pasa el camino principal que conduce á las provincias de Nor y Sur Yungas. La quebrada de Chuquiaguillo, asi como las demás que caracterizan la hoya de La Paz, es según toda probabilidad, lecho de un antigno ventisquero. Es además renombrada por sus ricos lavaderos de oro que actualmente explota una compañía alemana.

Seguí viaje pasando por la Apacheta de Huacuyo cuya altura, sobre el nivel del mar, es de 4,652 m. siendo la parte más elevada del camino. Trasmontando aquí la cordillera, bajé á la Quebrada de Unduavi pasé la noche en Pongo. Al día siguiente continué viaje solo hasta Unduavi que dista apenas 5 km. de Pongo. Pensaba fijar la posición de este lugar para lo cual permanecí, ahí, todo un día; pero inútilmente, pues el estado constantemente brumoso del cielo no me permitió hacer ninguna observación.

En Unduavi se halla constituída la Aduana de la Coca y á poca distancia de ésta, se encuentra la Garita donde se cobra el peaje y donde se bifurcan los caminos de Chulumani y Coroico. Seguí viaje por este último que dejando á la derecha el nuevo camino denominado de Guachalla, pasa por el

Alto de Sillutincara y baja luego con gradientes fuertes hasta Bella-Vista, donde el viajero ya se encuentra en pleno Yungas con su vejetación exuberante, la cual empieza ya desde Unduavi, raquítica al principio, va aumentando de robustez á medida que se avanza.

Pasé la noche en Bella-Vista y al día siguiente, después de haber cruzado los ríos Chairo, Elena y Yolosa, llegué, á las 2 p. m., á Coroico, donde merecí una magnífica hospitalidad del señor Subprefecto de la Provincia, quien, además, me prestó todas las facilidades necesarias á mi misión.

Coroico, capital de la provincia de Nor Yungas y últimamente elevada al rango de ciudad, cuenta actualmente con un poco más de 2,000 habitantes. Está situada á 1,755 m. sobre el nivel del mar, en terreno accidentado, sobre una pequeña meseta, en la falda N. O. del cerro Uchumachi. Su clima es enteramente benigno y sano.

Al siguiente día de mi llegada, aproveché para hacer la ascención al Uchumachi, acompañado por el señor Subprefecto y un crecido número de entusiastas vecinos. Aunque llegamos á la cumbre del cerro, no pude hacer ninguna operación desde allí por lo cerrado que se encuentra, con monte bajo, y desde luego me dí cuenta de la imposibilidad de llevar á cabo, en estas regiones, trabajos de triangulación sin previos preparativos largos y costosos. No obstante, de una parte más baja, donde había un lugar despejado, pude tomar algunos azimuts magnéticos á medida que lo permitían los claros que se presentaban en medio de las nubes. Una de las particularidades de estas regiones es la excesiva humedad de la atmósfera donde rara vez se presenta un día con cielo por completo claro; las nubes bajan en general hasta el fondo de las quebradas, sucediendo con frecuencia el curioso fenómeno de que, estando en cierta altura, las nubes se encuentran á los pies del observador.

La altura del Uchumachi es de 2,574 m. sobre el nivel del mar.

El día 10 lo dediqué á observaciones astronómicas, habiendo obtenido para la latitud de Coroico 16° 8' 11", siendo la longitud apróximada 67° 46' al O. de Greenvich.

El domingo 12 el señor Subprefecto, conforme me lo había prometido, habiéndome proporcionado los animales necesarios para mi movilidad, me puse en marcha, tomando el camino que sale por el N. O. de la ciudad y baja en zetas continuas y con fuertes gradientes hasta el Río Coroico, siendo este trayecto de 5 á 6 km.

Se pasa este río por el puente llamado de Mururata que es colgante.

Según veremos más adelante, será indispensable empezar desde aquí con la apertura del nuevo camino, pues la descripción que á continuación sigue, basta para demostrar que una rectificación y ensanche del camino y sendero existentes, sería bien difícil y tan costoso como la apertura de un nuevo camino.

A poca distancia del puente de Mururata, cruza el camino el río Yarisa de donde empieza á subir pasando por los caseríos de Santo Domingo y Chicchipa, de aquí baja hasta la quebrada de este mismo nombre para subir nuevamente hasta Mururata (1,373 m.) Haré observar aquí que en el curso del presente informe todos los números seguidos de una m. y entre paréntesis significan alturas sobre el nivel del mar.

Todos los caseríos anteriormente citados, están poblados casi exclusivamente de negros, especialmente Mururata, que cuenta con unas 200 almas, donde hasta tienen un rey negro. Esta gente tiene por costumbre ir todos los domingos y días de fiesta, en grupos numerosos, bien engalanados, con colores vistosos al mercado de Coroico, produciendo un aspecto sumamente curioso.

De Mururata el camino baja á la quebrada de Santa Gertrudis, luego sube nuevamente hasta la casa de hacienda de la finca del mismo nombre 1,385 m.) de aquí sigue faldeando hasta Nigrillani (1,348 m.) de donde baja

(1,587 m.) y siempre en las mismas condiciones accidentadas del terreno y con gradiente máxima de 50 por ciento, baja siempre por la cuchilla, hasta el Alto de San Pedro (1,521 m.) que es el extremo N. E. de la serranía de este nombre.

Esta serranía se extiende de S. O. á N. E. en una longitud de 10 km., entre los ríos San Pedro y Coroico. La inclinación de sus faldas sobre ambos ríos pasa por partes de 55°.

Del Alto de San Pedro, el sendero baja con gradiente máxima de 45 o/o, en zigzags rápidos y peligrosos por lo pedregoso del suelo y viene á dar á la orilla del Río San Pedro, en un punto, á unos 600 m. antes de su desembocadura en el Coroico. Dicha desembocadura se encuentra á 867 m. sobre el nivel del mar.

La distancia total desde el Río Suapi hasta el de San Pedro es de 30 km., siguiendo el sendero que ha sido bien limpiado en un ancho de 1 m., y por partes, aun en mayor anchura, sin dejar nada que obstaculice el tránsito de animales cargados con bultos no demasiado grandes ni de peso mayor de 5 arrobas. En este supuesto, al hacer la limpia de dicho sendero, se han dejado sin tocar todos los troncos caidos que no pasaban de más de 40 cm. del nivel del suelo, así como tampoco los que en su caida han quedado suspendidos á mayor altura de 180 m. Sin embargo de eso, ha sido necesario cortar más de 200 troncos bien gruesos y hacer á un lado los pedazos y astillas, siendo á veces imposible efectuar este trabajo y entonces ha sido preciso desviar y rodear el obstáculo, abriendo en trechos, más ó menos largos, senda nueva. Los declives demasiado fuertes y otros accidentes de terreno han sido en lo posible igualados, siempre que era factible hacer ese trabajo con el pico, dejando, sin tocar tan solo las partes que necesitaban dinamita.

La limpia de este sendero no ha sido de ningún modo un trabajo inútil, muy al contrario, si se resuelve la apertura del camino proyectado será necesario é indispensable continuar con dicha limpia hasta Santa Ana y hacer también una picada hasta Caranavi y aun más adelante, por no haber otra vía por donde comunicarse para emprender la obra.

La limpia de este sendero me demoró 22 días, de los cuales 13 fueron de trabajo efectivo y los demás desperdiciados á causa de las lluvias abundantes y otros inconvenientes.

La gente que llevaba, cansada con el rudo trabajo y aburrida con la inclemencia constante del tiempo, comenzó á desfallecer y á intentar la fuga. Tres peones dieron comienzo á esta intentona abandonando una noche el campamento y á los que no fué posible hacerlos perseguir. Con este ejemplo otros tres emprendieron igual fuga desde San Pedro, lo cual casi hizo fracasar la expedición, pues ya no contaba con el número suficiente de brazos, razón por la que resolví emprender personalmente una seria persecución organizando para ello una verdadera cacería. Felizmente, después de una marcha continua por el bosque, que duró siete horas, sin el menor descanso, logré prender á los fugitivos y después de un castigo bien merecido los conduje al campamento, viéndome obligado desde entonces á tomar todo género de precauciones para evitar nueva fuga.

El Río San Pedro sigue un curso general de O. á E.: corre encajonado entre la serranía de San Pedro al S. y la de Cullucuchu al N.: su lecho es muy pedregoso y su corriente rápida, sin embargo, perfectamente vadeable cuando no está de avenida. Cerca de su desembocadura en el Río Coroico, tiene un ancho de 30 m.

De San Pedro el sendero sube faldeando por la serranía de Cullucuchu con una gradiente máxima de 43 o/o hasta una altura de 1,616 m. sobre el nivel del mar. Esta cuesta es más tendida que la de San Pedro, pero mucho más larga. De ahí baja suavemente hasta Chuquini, luego, alejándose mucho del Río Coroico, atraviesa serpenteando la pampa de Cullucuchu (1,467 m.), donde dicen existían, en la época en que se explotaba la quina, un caserío con

aun más encajonados, los ríos Nogalani Grande y Chico y el arroyo Cajón, por ejemplo, corren entre laderas que tienen hasta 70° de inclinación.

El aspecto general varía poco á poco á medida que uno avanza hacia el N. Desde Santa Ana ya se presentan en el río Coroico vegas más ó menos extensas y la inclinación de los cerros es menos fuerte.

A causa de los muchos, rápidos ó malos pasos que existen, el Río Coroico es difícilmente practicable, aun en balsas, hasta Zongochoro, de este punto adelante parece que es ya medianamente navegable, según informes que he podido recoger.

En el recodo que forma este río, cerca de la confluencia con el Yara, existe en la margen derecha una extensa vega donde estaba situado Caranavi que era uno de los centros más importantes en época de los cascarilleros y, según refieren, llegó á tener más de 500 habitantes. Ahora no hay ni rastro que indique que existía en este lugar una población.

De Caranavi, según instrucciones del señor Ministro, debía ir al pueblo de Huachi ó á otro punto cercano. Esta determinación obedecía á la deficiencia de datos é informaciones que podían sugerir los mapas consultados, pero, una vez en el terreno, estando mejor orientado, tuve que variar mi itinerario, pues llegué á convencerme que Huachi quedaba muy al S. y como el objeto principal de mis estudios era avanzar lo más posible hacia el N., determiné tomar la dirección hacia la Misión de Santa Ana sobre el Río Beni.

Como los que se decían ser conocedores de estas regiones me ponderaron demasiado las dificultades de esta travesía y hasta me auguraron un seguro fracaso, quise buscar las mayores seguridades posibles, á fin de que en ningún caso fallara el éxito de la expedición. El guía me aseguró que cuando más tardaríamos unos 10 días; pero como no guardaba ya un recuerdo cabal de estos lugares por haber dejado de andar por ahí hacía muchísimos años, resolví preparar la expedición para poder resistir á una travesía de 20 á 25 días y para lo cual me dirigí á los gomales de Broncini, propiedad de los señores M. Brieger y C.ª en busca de más víveres y gente.

Emprendí pues marcha, acompañado solamente del guía, habiendo quedado todo el resto de mi personal en Caranavi.

La pequeña balsa que tenía me sirvió para bajar en pocas horas el Coroico hasta la desembocadura del Tutirihuara 571 m. de donde seguí viaje á pie, remontando este río.

A poca distancia de la desembocadura ya se empiezan á divisar los árboles de goma fáciles de reconocer por los manchones rojizos que forman en el bosque, debido al color que en esta época toman sus hojas. Después de 3 horas de marcha llegué á Vega Esperanza, una de las barracas de explotación de goma que se encuentra á poca distancia de la confluencia de los ríos Broncini y Esperanza, que forman el Tutirihuara. Al cabo de otras 3 horas, continuando siempre remontando el Río Tutirihuara primero y luego el Broncini, llegué á la barraca principal que lleva esta última denominación (1,058 m.) donde el señor Carlos Schmidt, encargado accidentalmente de la administración de los intereses de la empresa Brieger, me recibió con toda afabilidad y me proporcionó, en el momento, conforme á las instrucciones que había recibido, todo lo que necesitaba, por lo cual aprovecho de esta ocasión para hacer constar mi agradecimiento por la desinteresada cooperación que me prestó dicha empresa y su digno representante el señor Enrique Precht.

La excursión á Broncini duró 6 días, durante los cuales felizmente mi gente, que quedó en Caranavi, no había permanecido desocupada, pues se había dedicado á abrir una senda por el bosque hasta el punto de reunión de los ríos Challhuani y Taipiplaya y á trasladar gran parte del cargamento.

El Río Challhuani, cuyo curso dominante es de N. á S., tiene su origen en las faldas del Bella-Vista y recibe por la derecha al río Chicchipani que baja del cerro de este mismo nombre y al Chapapani, siendo ambos ríos de poca consideración y por la izquierda al Tamiplaya, al Llusta y al Taipi-

Trasmontando esta cadena, por donde pasa la línea divisoria de las aguas, se nota alguna diferencia en el aspecto general del bosque. En la vertiente del Coroico el bosque es más cerrado que en la del Beni, pero los árboles no son tan gruesos ni elevados, nunca he tenido ocasión de medir árboles de más de 60 cm. de diámetro, mientras que en la parte del Beni he medido árboles de 2 m. de diámetro y de 40 m. de largo solo la parte recta sin contar la copa. La vertiente del Beni es también más poblada de aves, monos y otros animales, mientras que la del Coroico es más desierta, la caza es más rara.

La falda N. E. del Bella-Vista, donde se encuentran las nacientes del Río Piquendo, lleva la denominación de Gramalotini. Es región muy rica en árboles de goma que se presentan aquí solo en una zona comprendida entre los 800 y 1,200 m. sobre el nivel del mar. El mismo fenómeno se presenta, según parece en los ríos Suapi, Ticchi y otros afluentes de la margen izquierda del Alto Beni. Todos estos gomales son propiedad de la "Bolivian Rubber & General Enterprise", compañía recientemente formada y que hace poco ha empezado con la explotación de dichos gomales.

Bajando del Bella-Vista fuí á dar directamente sobre el río Piquendo y como tenía conocimiento de que la Misión de Santa Ana se encontraba cerca de la desembocadura de este río, determiné seguir simplemente su curso. Fácil es comprender la tendencia de seguir el curso de los ríos cuando quizás por los senderos uno podía andar con más comodidad, pero sucede que en los senderos el viajero se encuentra casi continuamente encerrado como en una habitación sin ver más allí de 2 ó 3 m. á su alrededor, y difícil es el orientarse sin tener constantemente una brújula en la mano. No sucede tal yendo por los ríos, uno abarca mayor horizonte y se da mejor cuenta del rumbo que lleva.

De este modo y favorecido por el buen tiempo, llegué en 4 días más de continua marcha á la Misión de Santa Ana.

Según las indicaciones del podómetro desde Caranavi á Santa Ana solo habia andado 65 km., empleando cabalmente 10 días. Esta notable demora se explica por las numerosas dificultades que de continuo se ofrecen en esta clase de travesías. Además no siempre se logra aprovechar las jornadas enteras, no pudiendo á veces hacer por los aguaceros ú otros motivos, sino un "*acullí*", esto es, dos horas de marcha. Es ya regla en estos lugares, en cada "*acullí*", dar al peón, que va con 50 hasta 70 libras de carga, media hora de descanso, de donde resulta que una buena jornada no consiste sino en 6 á 7 horas de marcha. El día que más pude avanzar no se hizo más que 11 km.

La mayor parte de mis peones eran indios de la altiplanicie, y en esta travesía pude admirar la fortaleza y resistencia de esta raza, pues con carga tan pesada caminaban sin desmayar y sin estar acostumbrados á esos climas, demostraban mayor vigor que los del lugar.

En Santa Ana, el Padre Misionero, quien ya conocía el motivo de mi presencia por estos lugares, me recibió con bastante desagrado, sin tratar siquiera de disimular su contrariedad, dando á entender el profundo disgusto que le causaba el tener quizás que estar en comunicación más inmediata con centros poblados y con las autoridades, aunque personalmente me trató con mucha deferencia y cortesía. Sin embargo de las órdenes y recomendaciones que llevaba del Supremo Gobierno á las que, según sé, no se dignó siquiera contestar, negóme todo recurso, alegando excusas y pretextos de todo género, poniéndome así en serias dificultades, pues los víveres que traía desde La Paz no podían ya alcanzar por mucho tiempo, para mantener á los 20 individuos de que se componía mi personal. Tuve pues forzosamente que buscar medios de deshacerme de la mayor parte de mi gente, que por otra parte, ya, en realidad, no necesitaba para continuar mi expedición. Me dirigí al administrador de los gomales de la "Bolivian Rubber" quien aceptó mi oferta porque casualmente necesitaba gente para el viaje de regreso del gerente de la empresa,

la Misión las mujeres tienen orden de vivir con sus puertas cerradas y de no salir sino en casos de absoluta necesidad.

Cada año un padre visita todas las misiones y causa extrañeza el informe que dan de estas visitas; he leído casi todos los que se refieren á Santa Ana desde su fundación; se reducen, por lo común, al inventario de los objetos que hay en la iglesia. No hablan nada del estado de adelanto de la Misión, ni de la instrucción, ni del estado sanitario, no dan datos estadísticos de ninguna clase, no se preocupan en lo más mínimo de las necesidades de esa pobre gente y no ponen su atención sino á la iglesia y al convento (edificio donde reside el Misionero.)

Este estado de cosas les conviene mantener á los padres misioneros para mejor explotar las riquezas de aquellas regiones de donde sacan pingües ganancias. Una Misión es una Monarquía absoluta, los neófitos no son dueños, ni de su trabajo, ni de sus personas, son verdaderamente esclavos. No pueden hacer trato de ninguna clase, con nadie, sin la intervención del Padre; no pueden recibir, ni vender, ni una naranja, sin la autorización del Padre. En fin, los Misioneros, acostumbrados ya á explotar y especular á su gusto la ignorancia de sus siervos, quieren hacer lo propio con todo el que pasa por ahí. No prestan servicio ni auxilio gratuito á nadie, más bien lo hacen pagar bien caro; por cualquier objeto piden dos ó tres veces más de lo que vale. Creen tener derecho á monopolizar todo en esas regiones y son enemigos abiertos del progreso y de la civilización y con sumo disgusto ven la instalación de las empresas gomeras que empiezan á radicarse en aquellos lugares.

Me costó un triunfo obtener que el Padre me facilitara movilidad para proseguir mi viaje. Abonándole una fuerte suma de dinero, me proporcionó tres malos balseros y un callapo. (Se llama asi á una embarcación formada de dos ó más balsas.)

Efectuado el transpaso de mis peones á la "Bolivian Rubber" y habiendo reducido asi mi personal á solo cuatro individuos, contándome á mí más, salí de Santa Ana el 3 de septiembre continuando viaje, aguas abajo, por el Río Beni. La navegación de un río, en balsa ó en callapo, aguas abajo, consiste simplemente en hacerse llevar por la corriente del agua guiando, los tripulantes, á la embarcación con remos que ellos llaman "palas" y manteniéndola, en general, en medio río.

En Santa Ana forma el Beni un gran recodo entre las desembocaduras de los ríos Piquendo y Suapi.

A las 2 horas de navegación pasé por el mal paso de Futitumsi (378 m.) que es el último rápido que hay en este río hasta Puerto Pando. Seguí navegando, sin incidente notable, hasta la Encañada de Inicua, donde un espolón de los Andes atraviesa el río, que corre encajonado, en una distancia de unos 4 km., pero sin formar rápidos. Acampé al salir de esta encañada y al día siguiente, después de media hora de navegación, pasé al frente de Inicua que era un antiguo caserío situado cerca de la desembocadura del río del mismo nombre, en la margen derecha del Beni, existiendo aun en este lugar, grandes platanales. Está á 343 m. sobre el nivel del mar.

A medida que uno va bajando, el horizonte se presenta de más en más abierto, las ondulaciones del terreno son más suaves y desde aquí ya las vegas y playas toman dimensiones considerables.

Al pasar por Muchanes bajé á tierra para ver el sitio donde estaba esta antigua Misión, que fué fundada más antes que Santa Ana y, como ya he dicho, suprimida por falta de habitantes. Existen aun, la iglesia, la torre y el convento; pero todo está en ruinas; la plaza se halla convertida en monte cerrado. Está situada cerca de la desembocadura del río del mismo nombre, en la margen derecha del Beni á 319 m. sobre el nivel del mar.

Entre Inicua y Muchanes, el río Beni hace varios rodeos considerables.

El dia 4 de septiembre al anochecer llegué á la confluencia de los rios

Tuve pues que dirigirme nuevamente á Santa Ana siguiendo la misma via que había traido y empleando 5 dias de navegación en balsa.

La balsa es una embarcación compuesta siempre de 7 palos ó troncos de un árbol especial llamado "palo de balsa" cuyo peso específico es sumamente reducido. Los 7 palos se encuentran ligados ó clavados entre si por medio de tiras de chonta ó palma negra, sumamente dura. La parte delantera de la embarcación va en sesgo y los palos van recogidos, formando una curva hacia arriba y teniendo la extremidad una elevación de unos 50 cm. En ambos lados, en el segundo palo, á contar de los costados, se encuentran clavadas en fila, 4 ó más tiras de chonta de unos 40 cm. de alto, en la mitad de las cuales se aseguran transversalmente, otras tiras, y encima de estas, se coloca, ligando con "mora" ó tiras de corteza de un árbol especial, un piso de "charo" ó bambú rayado, lo que constituye una plataforma que se llama "huaracha" sobre la cual va la carga y toman asiento los pasajeros. En ambas extremidades de la balsa queda un espacio libre, es decir sin huaracha, en un largo de 1 m á 1 1/2 es donde se colocan los 3 tripulantes que conducen la embarcación; dos van adelante y uno atrás.

Una buena balsa tiene por lo general 7 á 8 m. de largo por 1.40 á 1.80 m. de ancho y puede alzar unos 3.50 kg. de peso, sin contar á los 3 tripulantes. El diámetro de los palos es de 15 á 20 cm.

La navegación en balsa, aguas arriba, es sumamente penosa: en general se precisan 3 hombres, dos de los cuales, teniendo que ir á remolque, tiran la embarcación con cuerdas de 15 m. de largo, andando por las playas, el 3.° mantiene la balsa á cierta distancia de la orilla con una vara de unos 5 á 6 m. de largo, evitando así que encalle, lo que sin embargo sucede con mucha frecuencia, teniendo entonces los hombres que meterse al agua para sacarla. En largos trechos, donde la profundidad no es suficiente, tienen también que arrastrar la embarcación materialmente sobre los guijarros del lecho. A cada instante es necesario atravesar el rio en busca de playa y en cada una de estas travesías se pierde, según la fuerza de la corriente y la habilidad de los balseros, mayor ó menor distancia del camino ya recorrido. Donde no hay playas, los tripulantes hacen avanzar la balsa empujándola con palos ó varas que deben alcanzar hasta el fondo del rio para tomar su punto de apoyo. Fácil es figurarse la velocidad que uno lleva con este sistema de locomoción. Además, la distancia recorrida aumenta en razón directa de las sinuosidades de las orillas, cerca de las cuales es forzoso seguir. Así se explica que de Puerto Pando á Santa Ana recorrí una distancia de 11 km. empleando sin contar las paradas, 37 horas de navegación, con una velocidad media de 3 km. por hora.

En Santa Ana tuve que parar, por causa de lluvias torrenciales, durante tres días, al cabo de los cuales recién pude seguir viaje á Huachi, donde llegué después de 16 horas de navegación, siempre río arriba. En este trayecto el punto más remarcable es Chivoy, antiguo caserío de cascarilleros, situado cerca de la desembocadura del río del mismo nombre en la margen derecha del Beni, á 438 m. sobre el nivel del mar. De Huachi á Santa Ana calculo la distancia en 34 km.

En Huachi me recibió el señor Mariano Mostajo, dueño de esos lugares, con todo género de atenciones, proporcionándome todos los recursos que necesitaba, especialmente víveres. Huachi ha sido uno de los puntos más importantes de reunión de los antiguos cascarilleros. Actualmente es un pueblo que cuenta con unos 120 habitantes en su mayor parte indios lecos del Guanay. Son de la misma familia y muy parecidos á los Mosetenes, pero más robustos y de carácter mas franco y abierto. Su dialecto también se parece mucho al moseteno, aunque en su modo de hablar demuestran mayor independencia, pasándose ya al otro extremo por lo indisciplinados que son, por falta de autoridad á quien obedecer. Los hombres se dedican esencial-

mente al balseaje, de lo que han hecho una profesión y son excelentes y habilísimos balseros.

Huachi según el resultado de mis observaciones está situado á los 15° 41' 00" de latitud y á los 67° 15' de longitud aproximada al O. de Greenwich. Se encuentra en la desembocadura del Wopi en el Beni,—a 450 m. sobre el nivel del mar.

Aquí es necesario decir algunas palabras respecto á la denominación de los ríos, sobre lo cual hay cierta anarquía, dando lugar á muchos equívocos. El río Beni empieza desde la confluencia de los ríos Quetoto ó Cotacajes y Altamachi ó Santa Elena, desde donde lo conocen con ese nombre, tanto los neófitos que habitan esas regiones, como los antiguos cascarilleros y más que todo asi dan á entender todos los documentos oficiales de las misiones, pues hablan de las misiones de Covendo, Santa Ana, Muchanes, sobre el río Beni. Por consiguiente es falso decir que el Kaka y el Wopi forman el Beni, pues erróneamente muchos dan todavía la denominación de Wopi á la sección del Beni, comprendida entre Huachi y Puerto Pando. Tampoco me parece correcto dar á este río la denominación de Beni solo desde Huachi. El Wopi y el Kaka son pues tributarios del Beni. El río Beni en la pequeña sección que lo he recorrido esto es, desde Covendo hasta Puerto Pando, hasta donde le he dado la denominación de Alto Beni en el mapa que acompaño al presente informe, tiene un curso general de SE. á NO.; forma algunos codos de los cuales los más notables son el de Santa Ana y los de Inicua. Sus playas son generalmente anchas: existen vegas extensas, muy apropiadas para el cultivo de toda clase de productos tropicales, razón por la que toda esa parte del río ha sido siempre y aun lo es bastante poblada. Calculo en 140 km. el curso del Alto Beni desde Covendo hasta Puerto Pando.

Fuera del Wopi y del Kaka que son los tributarios más considerables del Alto Beni entre Covendo y Puerto Pando los principales afluentes de este río en esta parte son: en la margen derecha: el río de Covendo y los ríos Tucupi, Chivoy, Sapecho, Inicua, Pupurendo, Muchanes y Chinendo; en la margen izquierda: los ríos Ipini, Cocochi, Tupoy, Tuichi, Piquendo y Suapi, al N. del cual no hay, por este lado sino riachuelos insignificantes.

Juzgo no ser posible la navegación á vapor, ni aun en batelones chatos, en esta sección del Beni, á causa de la velocidad de sus aguas y de su poca profundidad que en muchas partes llega á tener solo pocos centímetros, sin embargo de que en este trayecto no existe sino un solo rápido importante que es el de Jutitumsi. La navegación en balsa se hace perfectamente, pero no hay como pensar seriamente en esta clase de navegación para un tráfico de alguna importancia; además, las formidables crecientes del río impiden, en tiempo de aguas, la navegación, río arriba, aun en balsas.

Para proseguir mi viaje de Huachi adelante, pensaba encontrar la gente necasaria en este lugar, pero ya á mi llegada, el señor Mostajo me dió la mala noticia de que todos sus balseros habían salido el día anterior, con dirección á la Asunta en busca de carga y que no estarían de regreso antes de 8 días. Con los balseros que traía de Santa Ana tampoco había como contar por ningún dinero porque el Padre les habia dado orden terminante de no seguir más adelante. Incalificable me parece la conducta del Padre, pues no obstante de saber mejor que nadie con las dificultades que iba á tropezar, me negó en lo absoluto facilitarme los 6 balseros que necesitaba, sin embargo de tener á su disposición más de 60 hombres, entre las Misiones de Santa Ana y Covendo, de los que él pensaba emplear apenas 20 para su viaje á La Paz, quedando, por consiguiente, más de 40 hombres, completamente desocupados y ociosos.

A fin de no desperdiciar esos 8 días, resolví hacer un paseo á la Misión de Covendo, esperanzado también de que, sin embargo de las órdenes del Padre, podría quizás conseguir gente allí. Para mejor hacerlo, mandé prevenir mi visita al Cacique, quien en ausencia del Misionero, queda de primera auto-

ridad en una Misión; pero fué para peor. A la noticia de mi ida, todos, desde el Cacique para abajo, habian abandonado el pueblo, no habiendo quedado sino unas pocas mujeres y niños y 2 hombres, quienes, como me lo esperaba, me negaron todo y tuve que ordenar á mi gente que á la fuerza se apropiara de unas 2 gallinas y requisaran las casas para conseguir algunos huevos y un poco de fruta.

Covendo es Misión fundada también por los Padres Recoletos y, si no me equivoco, después de Santa Ana. Está situada cerca de la desembocadura del río del mismo nombre, á la orilla derecha del Beni, á 522 m. sobre el nivel del mar. Cuenta con unos 150 habitantes que son también de la tribu de los Mosetenes. Todo lo dicho de Santa Ana puede también referirse á Covendo. Ambas Misiones están regentadas actualmente por un solo Misionero.

Con la recepción que se me hizo en Covendo no me quedó más ganas sino para hacer un ligero almuerzo, tomar una vista fotográfica y emprender apresuradamente viaje á Huachi.

La navegación de Huachi á Covendo, es decir, río arriba la hice en trece horas y de Covendo á Huachi, esto es, río abajo en cuatro horas. En todo este trayecto el río Beni no forma codos fuertes, y en ambas márgenes hay vegas anchas y elevadas. Calculo la distancia entre Huachi y Covendo en 22 km. Hay un sendero por el cual se hace el trayecto entre estos dos puntos, cómodamente, en cabalgadura. en 5 horas, Frente á Covendo remata el camino que por Sequerancho viene de Cochabamba.

En Huachi acaeció el único incidente desgraciado durante toda mi expedición, y que fué la muerte de uno de mis peones que se ahogó en el Río Beni al bañarse. Inútiles resultaron todos los esfuerzos que se hicieron para encontrar el cadáver.

Por fin el día indicado, llegaron los balseros del señor Mostajo, quien inmediatamente, escogió á seis de los más hábiles y los puso á mis órdenes y sin tardar más tiempo, tuvieron que emprender nuevamente la difícil y peligrosa navegación del Wopi.

Este río lleva esta denominación desde el encuentro del Río de La Paz con el Tamampaya hasta su confluencia con el Alto Beni, cerca de Huachi, donde se echa á este último casi perpendicularmente.

El Wopi tiene un curso general de S. á N. Hasta la desembocadura del arroyo Charobamba, forma varios codos en ángulo recto: de ahí sigue al N. E. hasta el Río Quinuni, luego tuerce al N. O. hasta el Río Evenay, de aquí al N. hasta el Río Siguani, de donde sigue otra vez al N. O. hasta Puerto Rico, de ahí al N. hasta el mal paso de Chancho-muerto, luego al N. O. hasta el Río Lerco, y finalmente al N. con inclinación al E. hasta Huachi, notándose aquí claramente que el Beni que pasa de frente es el brazo principal por ser más ancho y poderoso. Las mismas aguas amarillentas del Beni dominan más abajo á las del Wopi que son rojizas y sumamente turbias y barrosas, especialmente cuando llueve en la Cordillera.

El Wopi en todo su curso es sumamente encajonado, no presentando vegas y playas de alguna importancia, sino en la región de la Colonia Belmonte y de La Asunta y en la sección comprendida entre el Río Siguani y Puerto Rico (595 m.), habiendo existido en este último lugar un antiguo pueblo que era punto de cita de los cascarilleros.

Los principales afluentes del Wopi son: en la margen derecha, los ríos. Arco-pongo, Quinuni, Chaquiti, Siguani, Santa Felicidad y Colorado; en la izquierda, los ríos Yanamayu, Cajones, Evenay, Charía, Irpachuqui, San Fernando, Lerco y Chispani.

La navegación del Wopi es sumamente difícil y peligrosa, no habiendo aquí, como en general, en otros ríos, esa sucesión de rápidos y remansos. En todo el trayecto, entre la Asunta y Huachi, no existe un solo remanso y las aguas corren con suma impetuosidad como en un chiflón. Wopi significa en

moseteno torpe, loco, torrentoso. Beni, significa suave, manso. La velocidad media del Wopi es de 8 á 9 km. por hora. La diferencia de nivel desde el encuentro con el Tamampaya á Huachi es de 455 m. en una distancia que estimo en 105 km.

Entre la Asunta y Huachi, existen 13 malos pasos, de los cuales los más terribles son el de Charía y el Mal paso de Cinco, en los que es preciso descargar las embarcaciones y pasar estos trechos con balsas sueltas, trasladando la carga, por tierra, por espacio de varios kilómetros. Fuera de esto, el río, en todo su curso, está sembrado de escollos y rocas de donde resulta que los naufragios son muy frecuentes. Por la estrechez de los pasos, aguas abajo, no es posible navegar sino con callapos compuestos de dos balsas. Los balseros van en general parados en sus embarcaciones, vestidos solo de un calzón y listos á cualquiera emergencia. Aguas arriba, la navegación es menos peligrosa, pero en cambio penosísima y es el caso de decir que la navegación, río arriba se hace á pie, porque basta que, en una de las orillas, haya donde asentar el pie para aligerar las balsas del peso de los viajeros y tripulantes; solo la carga va en las embarcaciones y es así por lo común el modo de navegar aguas arriba en balsas; es así también que he efectuado todo el trayecto desde Puerto Pando hasta la Colonia Belmonte, lo que me ha permitido comprobar las distancias deducidas del tiempo empleado por las balsas con las indicaciones del podómetro.

La navegación de la Asunta á Huachi, es decir, río abajo, se hace en un día, y en sentido contrario en 6 á 7 días. Para ganar tiempo tuve que ofrecer á mis balseros una gratificación de 1 B.° á cada hombre y por día que ganaran sobre los 7. De este modo logré hacer ese trayecto en 5 días, habiendo empleado 37 horas sin contar las paradas. Calculo la distancia de la Colonia Belmonte á Huachi, por el curso del río cuando más en 65 km.

En tiempo de aguas el Wopi no es navegable, río arriba, ni en balsas.

En la Colonia Belmonte, me recibió con suma atención y deferencia, el fundador de esta Colonia señor Marcelino Belmonte. En épocas atrás esta Colonia estaba en su auge, contaba con más de 300 habitantes, no habiendo ahora sino 5 personas, y, seguramente, tomaría nuevamente su importancia, si hubieran mayores facilidades de comunicación. Los vastos y buenos terrenos de cultivo que hay aquí, ha aprovechado el señor Belmonte para hacer grandes plantaciones de productos tropicales: llaman especialmente la atención los vastos cacaotales cuyo producto, desgraciadamente, se desperdicia casi por completo por las dificultades de transporte. También se cultiva aquí en regular escala, coca, arroz, café y otros productos propios á estas regiones.

Según el resultado de mis observaciones, la Colonia Belmonte se halla situada á los 16° 3' 35" de latitud S. y á los 67° 9' de longitud aproximada al O. de Greenwich. Se encuentra á 730 m. sobre el nivel del mar, en la margen derecha del río Wopi y á 4 km. más abajo de la desembocadura del Río de los Cajones.

A unos 2 km. más abajo de la Colonia Belmonte, en la margen izquierda del Wopi, se encuentra la Asunta, donde actualmente hay solo una choza habitada por dos personas.

En Huachi y en la Colonia Belmonte, pude obtener algunos datos sobre los caminos y senderos que cruzan estas regiones y que los consigno á continuación, sin responder de su exactitud.

De Cochabamba á Covendo se puede efectuar el viaje en 7 jornadas y parece que hay ya camino hasta Sequerancho.

Por la margen derecha del Beni hay senda desde Covendo hasta Muchanes que pasa por Huachi, Chivoy y Santa Ana. Dicha senda es buena hasta Huachi, se hace el trayecto en medio día: de Huachi hasta Santa Ana, es todavía regular, se va en un día: de Santa Ana adelante la senda está obstruida.

Se puede también ir de Huachi hasta Reyes por tierra para lo cual me han dado dos itinerarios.

Según unos:

De Huachi á Chimanes	7	días
" San Borja	1	"
" Reyes	1	"
Total	9	días

Según otros:

De Huachi á Chimanes, por las cabeceras del Río Inicua	7	días
" San Borja	2	"
" Reyes por el Yacuma	4	"
Total	13	días

Hasta las inmediaciones de San Borja es todo bosque, de ahí adelante pajonales. De San Borja á Reyes hay buen camino.

Desde la Colonia Belmonte esperaba yo poder proseguir mi viaje sin más demoras ni interrupciones, pues con la suficiente anticipación, mandé prevenir al señor Subprefecto de la Provincia de Sud Yungas para que se sirviera facilitarme bestias en la Asunta. Pero habiendo sido, como lo supe más tarde, materialmente imposible satisfacer á mi pedido, tuve que dirigirme á los lavaderos de oro del Río de los Cajones, donde me aseguraban podía conseguir movilidad. Difícilmente pude hacer en dos días la corta distancia de 17 km. que hay de la Asunta á dichos lavaderos, no tanto por el mal sendero y la larga cuesta que hay que subir desde la Asunta, sino porque las mulas que el señor Belmonte me ofreció, es cierto advirtiéndome, sufrían de temblabera, que les proviene, según se cree, de una yerba que comen con sumo gusto y que consiste en un temblor convulsivo que aun puede ser mortal y que les da apenas empiezan á sudar, lo que les imposibilita por completo el andar, aun con la carga más liviana.

El Río de los Cajones, de poco caudal de agua, es muy conocido por su rico lecho auríffero; aseguran que se encuentra oro en todo su curso, desde sus cabeceras hasta su desembocadura en el Wopi, es decir, en una extensión que probablemente pasa de 25 km. El curso general del río desde su origen hasta Incachaca, parece ser de O. á E.; de Incachaca adelante sigue esta misma dirección. Como su nombre lo indica, este río es sumamente encajonado, corre entre cerros, cuyas faldas tienen hasta 60° de inclinación. En la explotación de los lavaderos, ha habido épocas de mucha actividad, pero también de completa paralización, debido especialmente á la falta de vías de comunicación. Se hace pues indispensable abrir nuevos caminos y rectificar los senderos existentes, no solo para explotar los lavaderos de oro que hay en éste y en otros ríos, sino también para fomentar otras industrias en estas ricas regiones.

Actualmente el señor Elías Rocha, tiene sus labores establecidas en varios puntos del Río de los Cajones y no omite esfuerzo ni sacrificio ninguno para dar mayor impulso á dichos trabajos. Juntamente con la "Bolivian Rubber" han hecho erogaciones de alguna consideración para limpiar y hacer arreglar, en algunos trechos, el camino que conduce de Chulumani á la Asunta y á Incachaca. Este último lugar es el punto principal donde se explota oro; están ocupados en este trabajo actualmente 20 hombres. Incachaca está situado á unos 13 km. de la desembocadura del Río de los Cajones en el Wopi, á 1,188 m. sobre el nivel del mar. A 2 km. más abajo está Coroiquillo (1,123 m.), otro campamento en el que hay unas 26 personas ocupadas también en sacar oro.

En Incachaca, fuí recibido por el señor Rocha quien á pesar de la buena voluntad que me demostró, solo pudo proporcionarme un animal sano para la conducción de mi reducido equipaje, teniendo que continuar mi viaje á

pie. En 4 horas de marcha llegué á Callisaya: este lugar es conocido por provenir de ahí la mejor quina del mundo que lleva ese nombre. De Callisaya se ve el Illimani. De aquí al N. las quebradas se presentan un poco más abiertas, el bosque menos tupido. En una jornada más llegué al encuentro del Río de La Paz con el Tamampaya y al día siguiente, continuando por la hoya de dicho río, pude llegar á Choquechaca pasando por Tocoroni, pequeño pueblo situado á 1,630 m. sobre el nivel del mar. Tocoroni es por este lado lo que Nigrillani ó Chacopata por el lado de Coroico, es decir, el límite de los terrenos cultivados y del bosque real. En efecto, desde aquí ya todo está poblado y cultivado y hay ya también camino de herradura. Desde aquí también se nota la diferencia que hay entre los Yungas de Chulumani con horizonte más abierto, con cerros cubiertos mas bien de vegetación baja y de pajonales y los de Coroico con quebradas más cerradas y vegetación alta y tupida.

En Choquechaca el señor Rocha tiene grandes plantaciones de caña de azúcar, con cuyo producto elabora casi exclusivamente alcohol, para lo cual tiene instalados buenos alambiques y un trapiche movido por una rueda hidráulica.

Choquechaca está situada sobre el Tamampaya (1,033 m.), existiendo en este lugar un puente de madera sobre dicho río. El camino desde aquí ya pasa por lugares de más en más poblados y va cruzando una sucesión de fincas á cual más importantes.

Habiendo encontrado en Choquechaca buenas mulas, pude ya hacer con toda comodidad el corto trayecto hasta Chulumani.

Chulumani, capital de la provincia de Sud Yungas, es más grande que Coroico, cuenta con unos 2,500 habitantes. Está situada como todas las poblaciones de Yungas, sobre terreno accidentado, se encuentra á 1,811 m. sobre el nivel del mar (según otros á 1,690 m.) Su posesión geográfica es aproximadamente: latitud S. 16° 23' 59", longitud 67° 30' al O. de Greenwich. (Las observaciones hechas aquí no me dieron buenos resultados.)

Habiendo sido uno de los puntos más importantes de la comisión que se me confió, el estudio de la ruta á Puerto Pando por Chulumani, necesario es aquí hacer una descripción más detallada del camino que une La Asunta con Chulumani, y lo hago, á continuación, partiendo de este último lugar.

De Chulumani sale el camino por el N. O. de la ciudad y baja en zetas, con gradientes bastante fuertes, hasta el Río Jarupampa (1,453 m.) De ahí sube del mismo modo hasta la finca de Machacamarca de donde, siguiendo por las alturas la dirección del Río Solacama, va faldeando hasta Tajma, pequeña aldea situada á 1,658 m. sobre el nivel del mar. De aquí baja al río Lloquejahuira (1,575 m.), para subir de nuevo hasta Pastopata (1,741 m.) pasa por Colopampa (1,616 m.), sigue faldeando y luego baja, en zigzags, con gradientes de 25 o/o á Choquechaca (1,033 m.) ó mejor dicho hasta el puente de madera que hay sobre el Tamampaya. Este puente tiene 16 m. de largo por 2 m. de ancho. La distancia de Chulumani aquí es de 30 km. aproximadamente. La diferencia de nivel entre el Río Jarupampa y Pastopata, que es el punto más elevado de esta sección del camino, es de 288 m. quedando el puente de Choquechaca á 708 m. más abajo que Pastopata. El camino pasa por las alturas por ser partes más pobladas y cultivadas, pero habiendo un tráfico de más importancia, convendría en realidad rectificarlo ya desde el rio Jarupampa siguiendo por abajo la orilla izquierda del Solacama.

De Choquechaca, el camino sube hasta Tocoroni, siguiendo ahora á mucha altura el curso del Tamampaya. Desde Chulumani hasta aquí, el camino tiene 3 á 4 m. de ancho, pendientes hasta el 14 o/o y solo por trechos cortos hay gradientes un poco más fuertes. El camino sería bueno si el trazo fuera más correcto, es decir, si no hubieran esas largas y fuertes cuestas.

De Tocoroni adélante, el camino va empeorando hasta transformarse en sendero, que, sin embargo, estando limpio, es transitable en bestia. De

aquí sigue subiendo hasta la altura de 1,755 m. sobre el nivel del mar, siendo este el lugar más alto de todo el trayecto. Entre Choquechaca y este punto hay una diferencia de nivel de 722 m.

De este lugar, empieza una larguísima bajada, por ladera, con pendientes fuertes y dificilmente practicables, y sigue sin interrupción hasta el rio Totora (943 m.) habiendo entre ambos puntos una diferencia de nivel de 812 m. y resultando en sentido inverso una cuesta sumamente pesada de 10 km. de largo que se hace en más de tres horas de marcha.

Del todo indispensable es rectificar el trayecto entre Choquechaca y el río Totora, tanto para evitar la larga y pesada cuesta, como para acortar el inmenso rodeo que da. La rectificación se haría siguiendo, por abajo la margen izquierda del Tamampaya; costaría aproximadamente Bs. 28,000 inclusive puentes, haciendo un camino de 2 m. de ancho y con gradientes no mayores del 12 por ciento. La distancia se reduciría á 14 km. en lugar de 20 que hay por la vía actual.

Sobre el Totora hay también un puente de madera de 11 m. de largo por 2 m. de ancho. Este como el del Tamampaya (Choquechaca) son de construcción enteramente primitiva; consisten en dos vigas simples de madera sin labrar y que descansan sobre machones de piedra seca, reforzadas además en ambas extremidades, por pies de amigos. Sobre dichas vigas hay atravesaños y sobre éstos, ramas de árboles, encima de las cuales se pone tierra para formar el piso.

Desde el río Totora la senda sigue sin subidas ni bajadas fuertes por la orilla izquierda del Tamampaya, hasta su encuentro con el río de La Paz. Aqui empieza, como ya tengo dicho el Wopi y la senda continúa ahora por la orilla izquierda de este río, sin accidentes fuertes hasta el arroyo Colopampa (893 m.) de donde sube, por un corto trecho, con una gradiente de 36 por ciento hasta una altura de 132 m. sobre el nivel de las aguas del Wopi al frente de la desembocadura del rio Arcopongo y luego baja, con igual gradiente, al río Janamayu.—Para evitar esta cuesta difícil y costosa, me parece sería bueno rectificar este trecho, porque en este lugar las peñas están á pico formando paredes que se descuelgan casi perpendicularmente sobre el río Wopi. Del río Janamayu el sendero sigue bueno y sin cuestas, siempre por la orilla del Wopi y á veces pasando por las playas mismas de este río hasta Charobamba (792 m.) Del río Totora aquí hay 27 km.

De aquí empieza de nuevo á subir con poca gradiente faldeando el cerro hasta Callisaya (1,562 m.) donde tuerce hacia el O. y sigue subiendo suavemente hasta una abra, á una altura de 1,685 m. sobre el nivel del mar, encontrándose aquí á unos 900 m. de altura sobre el nivel del Wopi. De esta abra baja de nuevo y á una distancia de 4 y 1/2 km. está el empalme de los senderos que conducen el de la izquierda á Incachaca y Coroiquillo y el de la derecha á La Asunta. El primero de éstos se encuentra en buen estado á causa de los trabajos que últimamente se han restablecido en los lavaderos de oro. El de La Asunta, es pésimo, baja rápidamente hasta el río de los Cajones (1,084 m.) para subir luego hasta una altura de 713 m. sobre dicho río ó sean 1,797 m. sobre el nivel del mar.—De aquí desciende en pésimas condiciones con gradientes que pasan del 40 por ciento hasta La Asunta, habiendo entre estos puntos una diferencia de nivel de 1,067 metros en una distancia de 8 km. En sentido contrario resulta también una cuesta penosísima.

Es también de todo punto indispensable la rectificación de la senda entre Charobamba y La Asunta. Esta senda no es sino un desvío ó prolongación que se hizo más tarde, de la que conduce á los lavaveros de oro del Río de los Cajones y es por este motivo que da ese inmenso rodeo, trasmontando alturas tan grandes con cuestas tan fuertes. La distancia de Charobamba á La Asunta por la senda actual es de 30 km. La rectificación se ha-

mente La Paz con Huachi. La distancia total entre estos dos puntos es de 262 km., en esta forma:

De La Paz á	Chulumani	110 km.
"	La Asunta	87
"	Huachi	65
	Total.	262 km.

En Chulumani pensaba permanecer un par de dias, pero habiendo recibido orden telegráfica del señor Ministro de Fomento, de trasladarme inmediatamente á Unduavi, para entrevistarme con S. E. el señor Presidente de la República, quien debía pasar por allí en viaje de estudio para el ferrocarril proyectado á Yungas, tuve que seguir viaje sin más demora poniéndome en marcha el 11 de octubre á las 4 1/2 p. m.

El camino principal que conduce á La Paz, pasa por Huancaní (1,924 m.) donde se aparta por la derecha el que se dirige á Coripata y Coroico. De Huancaní va el camino, primero, faldeando, luego se acerca al Tamampaya y baja hasta el puente sobre el rio Chairo (1,306 m.) Este rio con el Moreja forma el Tamampaya que sigue primero hacia el N. y luego, haciendo un gran rodeo, se dirige al E. hasta su confluencia con el rio de La Paz. Un poco más abajo de Choquechaca. recibe por la derecha el Rio Solacama. El rio de Unduavi que nace en las alturas de Huacuyo y que tiene un curso dominante de O á E., lleva este nombre hasta las inmediaciones de Yanacachi, desde donde se llama Rio Moreja hasta su encuentro con el rio Chairo. El principal afluente del Moreja es el rio de Chupe.

El puente sobre el rio Chairo es de madera, tiene 10 m. de largo por 2 m. de ancho. Desde aquí el camino va á poca distancia de la orilla derecha del Moreja y sigue bajando hasta el puente colgante que hay sobre el rio de Chupe (1,280 m.) que tiene 19 m. de largo por 2 m. de ancho. Desde este punto empieza una larga subida de cerca de 12 km. hasta Yanacachi (1,995 m.) Llegué á este pueblo á las 2 de la mañana y después de más de 3 horas de descanso seguí viaje.

De Yanacachi el camino baja de nuevo, siguiendo las sinuosidades del terreno á bastante distancia y altura de la orilla derecha del rio de Unduavi hasta el puente sobre el rio Churihumani (1,867 m.) De aquí sube ahora continuamente aproximándose al rio de Unduavi que al fin lo atraviesa por un puente de hierro, y luego continúa por la margen izquierda de dicho rio y sigue subiendo, formando en trechos zetas fuertes, pasa por Yerbabuenani (2,760 m.) y San Felipe, hasta Unduavi, donde empieza el camino carretero. La distancia de Chulumani á Unduavi es de 68 km. el camino tiene por partes, más de 5 metros de ancho con gradientes hasta 15 por ciento; es bueno y por lo general se encuentra en buen estado, como sucede con todos los caminos de Yungas, gracias á la atención constante que presta la Sociedad de Propietarios de Yungas, por cuya cuenta corre la conservación de estos caminos.

Estuve en Unduavi el 12 por la tarde; el señor Presidente llegó al día siguiente por la mañana á este lugar, donde permaneció solo pocos minutos de los que aproveché para referirle lo que más podía interesarle de los estudios practicados, después de lo cual seguí viaje á esta ciudad á donde llegué el mismo día, es decir, el 13 de octubre, habiendo durado por consiguiente mi expedición cabalmente 3 meses y 8 días.

A continuación debo decir algunas palabras de los métodos que he empleado para levantar el mapa de la región que he recorrido; además, debo todavía consignar aquí algunas observaciones y datos que no han encontrado lugar en la relación anterior.

En un viaje de exploración como el que he efectuado, se hace necesario emplear procedimientos sencillos y expeditos; pero, empleando únicamen-

te estos métodos, los errores se acumularían muy pronto, por lo que se hace indispensable determinar, mediante observaciones astronómicas, la posición geográfica de algunos puntos, entre los cuales es entonces fácil hacer caber los resultados obtenidos por los procedimientos rápidos.

Los instrumentos deben ser también de lo más sencillo y portátiles, resultando engorrosos todos los que no satisfacen á esas condiciones.

Para las observaciones astronómicas me he servido exclusivamente de un sextante (de la casa Negretti y Zambra, Londres) que da 10", habiendo empleado un horizonte de cristal y un cronómetro de bolsillo, de tiempo medio. En estas regiones las observaciones astronómicas se hacen muy penosas por el estado continuamente brumoso del cielo.

La hora y la latitud he determinado mediante alturas correspondientes y alturas circunmeridianas de sol; no he observado estrellas porque en el horizonte de cristal, la imagen reflejada resultaba siempre demasiado débil, debido á la impureza de la atmósfera. Indispensable se hace llevar, en estas regiones horizonte de mercurio que se puede usarlo sin techo, pues rara vez hace viento, especialmente de noche.

Para la longitud he empleado el método de las distancias lunares y el transporte de la hora, habiendo obtenido resultados solo aproximados.

En el cálculo de las posiciones me ha prestado su competente colaboración el Ingeniero señor Eduardo Idiaquez, á quien doy en este lugar las debidas gracias.

Ye he dicho en otra parte que es imposible en estas regiones, pensar en hacer trabajos de triangulación, sin previos preparativos largos y costosos, siendo por ahora preciso conformarse con tomar azimuts magnéticos de puntos aislados, sin la mayor posibilidad de coligarlos para formar una red continua. Para este trabajo me he servido de una brújula prismática.

En el levantamiento de itinerario, las direcciones ó rumbos han sido tomados con una brújula de bolsillo y las distancias han sido medidas con podómetro (contador de pasos,) habiendo tomado para la longitud de mi paso, el promedio obtenido de los ensayos hechos en subida, en bajada y en terreno horizontal. Siempre he tenido también cuidado de anotar el tiempo de marcha. Rara vez se ha presentado el caso de poder hacer uso de la cadena.

Para el levantamiento de cursos de agua, he empleado iguales procedimientos, habiendo además, podido deducir las distancias, en los rios navegables, del tiempo empleado por las embarcaciones.

Las gradientes de los caminos y senderos, así como las pendientes de los cerros, he determinado mediante un nivel de mano con clinómetro.

Todas las alturas han sido tomadas con un barómetro aneroide el cual ha sido comparado, antes y después de la expedición, con el barómetro de mercurio del Colegio de Jesuitas de La Paz. Para los cálculos me he servido de las fórmulas y tablas de W. Jordán (autor alemán.)

La presión atmosférica ha variado con frecuencia en un mismo lugar hasta 7 m/m en 24 horas. La temperatura máxima observada durante el mes de julio, en las serranías de la margen izquierda del Rio Coroico, ha sido de + 24° C., la temperatura mínima de + 10° C. En las playas del rio Coroico, en Santa Ana y Caranavi, en la primera quincena de agosto: temperatura máxima + 30° C., temperatura mínima + 18° C. En el Alto Beni, en el mes de septiembre: temperatura máxima + 35° C., temperatura mínima + 20° C. En el Rio Wopi, á fines de septiembre: temperatura máxima + 31° C., temperatura mínima + 19° C.

La humedad en toda esta región es excesiva debido á lo cual el calor es muy soportable. Los aguaceros son sumamente frecuentes. Durante los 3 meses de julio, agosto y septiembre, que duró mi viaje, he tenido 22 días de lluvia constante de todo el día, 41 días nublados ó con lluvias intermitentes y solo 29 días enteramente despejados.

El clima es variable: en las alturas no hay paludismo; en las vegas y playas de los rios hay terciana, pero solo en ciertas épocas del año.

Respecto á la hidrografía y orografía del lugar nada tengo que añadir aquí, á las descripciones hechas en la relación que precede.

La formación geológica necesita un estudio especial y detenido; la espesa vegetación y una capa de humus cuyo grosor varía de algunos centímetros á 2 y 3 m., impiden el examen de la formación de las rocas que por partes están recubiertas por espesas capas de arcilla y de tierras gredosas. Sin embargo, á juzgar por los raros trechos donde la peña se muestra á descubierto, parece dominar, en toda esta región, la pizarra y las rocas pizarrozas en estado de descomposición.

La flora es excesivamente rica y también solo un estudio detenido, por especialistas en el ramo, puede dar una idea de su variedad. Hay excelentes maderas de construcción y de ebanistería, abundan los árboles con resinas de toda especie y las plantas medicinales de todo género. Remarcable es el palo de balsa por su peso específico tan reducido. Este árbol va desapareciendo rápidamente por el uso excesivo que se hace de él para la construcción de las balsas. La chonta ó palma negra, por su dureza y elasticidad, reemplaza al hierro en las construcciones.

El árbol de la cascarilla que ya se iba agotando, forma ahora grandes bosques provenientes, en muchas partes, de plantaciones hechas ahora 20 ó 30 años.

La "siphonia" ó árbol de la goma, se presenta en varias partes desde los 15° 50' de latitud S., en una zona comprendida entre los 700 y 1,200 m. sobre el nivel del mar, siendo de notar el curioso fenómeno, que este valioso árbol no se encuentra sino en las quebradas de la margen izquierda, tanto del Río Coroico como del Alto Beni y generalmente en la parte superior de dichas quebradas. Hasta la fecha no se ha descubierto árboles de goma en las quebradas de la margen derecha de estos rios. En el Coroico se encuentra solo desde el rio Tutirihuara para abajo, en el Alto Beni parece no haber más arriba del Tuichi.

En los lugares habitados hay árboles frutales de toda clase y se cultiva arroz, maiz, plátanos, yuca, racacha, hualusa, cacao, café, coca y muchos otros productos tropicales. En la parte poblada de Yungas todos se dedican esencialmente al cultivo de la coca, de donde resulta generalmente mucha escasez de víveres, debido á lo cual la mano de obra, en cualquier trabajo, es cara y la gente allí es sumamente inhospitalaria.

El reino animal también se halla bien representado. Lo que más se presenta á la vista del viajero son: la anta, el venado, el perezoso, el cerdo del monte y monos diversos, habiendo una clase especial que los del lugar comen con agrado. Hay también jaguares y pumas, pero no son peligrosos, muy rara vez atacan al hombre.

Entre las aves, las pavas de monte proporcionan una caza abundante. En el Alto Beni hay mucha variedad de loros que vuelan por inmensas bandadas.

Los ríos están llenos de peces de todas clases. En el Río Coroico y sus tributarios abundan los sábalos; han habido ocasiones que con un solo tiro de dinamita, hemos pescado más de 100 sábalos que tenían hasta 50 cent. de largo. En el Alto Beni repetidas veces hemos pescado, con anzuelo, "suches" de 1.30 m. de largo.

Se encuentran también tortugas, serpientes, grandes lagartos y otros reptiles.

Pero lo que más abunda son los insectos: mariposas, tábanos, avispas, abejas, hormigas y una gran variedad de mosquitos, siendo éstos la mayor plaga del hombre en estas regiones.

En el reino mineral se encuentra especialmente el oro; todos los afluentes del Wopi y del Coroico son de lecho aurífero.

II.—ESTUDIO COMPARATIVO DE LAS VÍAS DE COROICO Y CHULUMANI

Las cuatro condiciones primordiales á las que una vía de comunicación debe satisfacer son las siguientes: 1.º Mínimum de longitud. 2.º Mínimum de alturas que trasmontar. 3.º Mínimum de costo en la construcción y conservación. 4.º Máximum de importancia de los lugares y comarcas que debe atravesar.

Bajo estos puntos de vista, compararemos las dos vías que nos ocupan.

1.º *Mínimum de longitud.*

Vía de Coroico.—La distancia de La Paz á Puerto Pando es de 275 km. en esta forma:

De La Paz al Puente de Mururata	100	km.
á Caranavi	60	"
" Puerto Pando	115	"
Total	275	km.

ó sean 55 leguas de á 5 km.

Desde luego esta distancia se reducirá, con la apertura del camino Guachalla que en todo caso es de 10 km. más corto que el de Sillutincara, á 265 km.

En el peor caso, aceptando la variante por el Río Beni, la distancia entre los dos puntos extremos, por esta vía, no pasará de 295 km. en esta forma:

De La Paz al Puente de Mururata	100	km.
á Caranavi	60	"
" la desembocadura del Río Suapi	50	"
" Puerto Pando	85	"
Total	295	km.

Vía de Chulumani.—Por esta vía tenemos:

De La Paz á Chulumani	110	km.
" La Asunta (por las rectificaciones)	87	"
" Huachi	65	"
" Santa Ana	34	"
" Puerto Pando	85	"
Total	381	km.

Esta distancia es pues mayor de 106 km. que la precedente por Coroico, vía Río Kaka.

Comparando por jornadas, tendríamos el siguiente resultado (contando en término medio 50 km. de marcha diaria por tierra):

Por Coroico (vía Río Kaka)	5 1/2	jornadas
Por id (vía Río Beni)	6	"
Por Chulumani, suponiendo que hubiera camino hasta Puerto Pando	8	"

Pero, como por esta última vía es de más pensar, por ahora, abrir un camino más allí de Huachi, forzoso sería hacer una del trayecto en balsas, bastando este hecho para no seguir esta ruta, porque nuestro propósito es hacer el viaje de ida y de vuelta hasta Puerto Pando en el mismo tiempo y en cualquier época del año é independizarnos de la navegación con todos sus inconvenientes, pues, si bien la bajada puede efectuarse en cualquier época y hasta

con cierta ventaja, en cuanto á la rapidez, cuando los ríos están crecidos, la subida es sumamente penosa y se interrumpe por completo, durante 4 á 5 meses del año, por la formidable creciente de los ríos.

Sin embargo, haremos la comparación en el supuesto de que se aproveche de la navegación desde donde sea posible ó necesario.

Por la vía de Coroico, vía Kaka, no habría navegación.

Por esta misma ruta, vía Beni, tendríamos:

Ida.—De La Paz á Jutitumsi, por tierra.....	4 1/2	jornadas
" Puerto Pando, navegación.....	1	"
Total.....	5 1/2	jornadas
Vuelta.—De Puerto Pando á Jutitumsi, navegación.....	2	jornadas
" La Paz, por tierra.....	4 1/2	"
Total.....	6 1/2	jornadas

Por la vía de Chulumani tendríamos:

Ida.—De La Paz á Huachi, por tierra.....	5	jornadas
" Puerto Pando, navegación.....	2	"
Total.....	7	jornadas
Vuelta.—De Puerto Pando á Huachi, navegación.....	4	jornadas
" La Paz, por tierra.....	5	"
Total.....	9	jornadas

Vemos pues que de cualquier modo que se haga la comparación, la ventaja está siempre en favor de la vía de Coroico, quedando así demostrado que respecto á distancia y tiempo esta vía es, de mucho, la más favorable.

2.º *Mínimum de alturas que trasmontar.*

Por la vía de Coroico, desde la Garita de Unduavi, hasta donde el trayecto de ambas rutas es el mismo, hay solo 2 alturas importantes que trasmontar: la de Sillutincara y la de las serranías de Caranavi, yendo vía Kaka, ó, tomando la variante por el Río Beni; la de la abra Bella-Vista, Chicchipani. No hablo de la altura por La Silla porque es más que probable que no se adoptará esta variante.

Por la vía de Chulumani hay 3 alturas que trasmontar, suponiendo hechas las rectificaciones del Choquechaca al Río Totora y de Charobamba á La Asunta sin lo cual no habría término de comparación y sería inaceptable esta vía. Las tres alturas son: 1.º la de Yanacachi; 2.º la de Huancaní ó Chulumani; y 3.º la de Tacma ó Pastopata.

De modo que cuantitativamente esta cuestión estaría resuelta en favor de Coroico. Cualitativamente lleva alguna ventaja la vía de Chulumani por ser las diferencias de nivel, entre las partes más altas y más bajas, un poco menores que las que presenta la vía de Coroico. Pero tomando en consideración la circunstancia de que con la apertura del camino Guachalla, tendremos una altura menos que trasmontar, resulta, en resumidas cuentas, que también bajo este punto de vista es preferible la vía de Coroico.

3.º *Mínimum de costo en la construcción y conservación.*

Según el presupuesto que va á continuación, el costo total de los 175

km. que habria que construir por la vía de Coroico, inclusive puentes, es de Bs. 420,000.

Por Chulumani el presupuesto de un camino hasta Huachi arroja, como hemos visto, la suma de Bs. 250,635. Pero, preferible es gastar un poco más y tener un camino expedito hasta Puetro Pando, que gastar menos y llegar solo hasta Huachi, de donde dista todavía 119 km. hasta Puerto Pando, teniendo además que tropezar con los graves inconvenientes de la navegación. Pensar en hacer un camino por esta vía hasta Puerto Pando, es imposible por ahora, pues la construcción de los 119 km. equivaldría á un desembolso de Bs. 249,900 que agregados á los Bs. 250,635 anteriores, dan la inmensa suma de Bs. 500,535.

Así queda también demostrado, aun respecto al costo, la gran superioridad de la vía de Coroico sobre la de Chulumani.

En cuanto á la conservación, ambas vías demandarían, más ó menos, el mismo gasto.

4.º *Máximum de importancia de los lugares que atraviesa la vía.*

A este respecto ambas rutas son de tan igual importancia, y difícil sería decidirse por una ú otra y por lo tanto será imprescindible, una vez hecho el camino por Coroico, fomentar, en lo posible, la apertura de la vía por Chulumani hasta Huachi.

No es demás aquí hacer una rápida comparación entre las diversas rutas que conducen de La Paz á Rurrenabaque.

Una simple mirada sobre el plano comparativo de estas vías, que acompaño á este informe, hace ver que la ruta proyectada por Coroico es, de mucho, la más corta, siendo la cuerda de los diferentes arcos que forman las demás vías.

Los cuadros siguientes ponen aun en mayor evidencia las diferencias que hay entre dichas vías.

De La Paz á Rurrenabaque.

	JORNADAS			OBSERVACIONES
	Por tierra	*De navegación*	*Total*	
Coroico.....	5 1/2	1 1/2	7	Por el camino proyectado.
Songo.....	4 1/2	3 1/2	8	Habiendo camino hasta Teoponte.
Chulumani.....	5	3 1/2	8 1/2	Habiendo camino rectificado hasta Huachi.
Mapiri.....	7	5 1/2	12 1/2	
Espía ó Miguilla	3	9	12	
Apolo.....	21		21	

De Rurrenabaque á La Paz.

	JORNADAS			OBSERVACIONES
	Por tierra	*De navegación*	*Total*	
Coroico.	5 1/2	4	9 1/2	Por el camino proyectado.
Songo.....	4 1/2	8	12 1/2	Habiendo camino hasta Teoponte.
Chulumani.....	5	8	13	Habiendo camino rectificado hasta Huachi.
Mapiri.....	7	12	19	
Espía ó Miguilla	3	19	22	
Apolo.	21		21	

Estos cuadros no dejan la menor duda de que la vía de Coroico es la más expedita.

Hay creencia de que la vía de Songo pudiera ser más corta que la de Coroico, lo que es un equívoco; pero, aun cuando fuera así, la diferencia no sería grande y en cambio el costo de la construcción sería mucho mayor, tanto porque habria que empezar con dicha construcción desde La Paz, como porque la quebrada de Songo es mucho más encajonada. Además el paso de la cordillera por esta vía es más elevado que por la de Coroico y por último la quebrada de Songo no es poblada.

Así queda plenamente demostrada la superioridad de la vía de Coroico, no solo sobre la de Chulumani, sino sobre todas las demás, para comunicar La Paz con el Noroeste de la República.

III.— PROYECTO DE UN CAMINO DE HERRADURA DE LA PAZ Á PUERTO PANDO

Como resultado final de los estudios hechos, presento á continuación el proyecto preliminar del camino de herradura que debe ligar La Paz con Puerto Pando, por Coroico y Caranavi.

Dicho camino comprenderá las siguientes 3 secciones:

1 ª De La Paz al Puente de Mururata.
2 ª Del Puente de Mururata á Caranavi.
3 ª De Caranavi á Puerto Pando.

Hablaré separadamente de cada una de estas secciones.

1 ª SECCIÓN

De La Paz al Puente de Mururata.

Km. 0 á 100.

Esta sección está expedita y, en general, se encuentra en buen estado, debido, como ya he dicho, á la atención continua que presta la Sociedad de Propietarios de Yungas. Aunque este camino es muy transitado y conocido, debo, sin embargo, hacer una ligera descripción de él.

Este camino, que es carretero hasta Unduavi, sale de La Paz por el barrio de Santa Bárbara, toma la quebrada de Chuquiaguillo con rumbo de S. á N. y va, en constante ascenso, con gradiente máxima de 7 o/o, hasta la Apacheta de Huacuyo que es la parte más elevada del camino; está á 4,652

2ª SECCIÓN

Del puente de Mururata á Caranavi

km. 100 á 160

Esta sección será en proporción la más costosa y la que más dificultades presentará, tanto en el trazo definitivo, como en la construcción.

No obstante de haber por la margen izquierda del Rio Coroico un camino de herradura regularmente bueno hasta Nigrillani, he indicado ya en otra parte y lo repito aquí, que no conviene aprovecharlo ni mucho menos el sendero que continúa hasta Santa Ana, para no incurrir en el error y defecto de que adolecen muchos caminos de Yungas que dan inmensos rodeos subiendo con ondulaciones exageradas y gradientes fuertes hasta la cima de los cerros para bajar del mismo modo hasta el fondo de las quebradas. Además, nada se ahorraría en el costo ensanchando y rectificando, especialmente el sendero, que presenta un perfil longitudinal sumamente accidentado.

Se hace pues indispensable abrir un nuevo camino desde el mismo puente de Mururata, siendo de poca importancia la diferencia que hay en efectuar la obra por una ú otra margen del Rio Coroico, pues por ambas partes las dificultades son iguales, en ambos lados la forma del terreno es igual y hay igual cantidad de peña. Por otra parte, el número de afluentes que el Coroico recibe en esta sección, es igual en ambas márgenes, tanto en cantidad como en importancia. De modo que el gasto en puentes sería igual por ambos lados. Además siguiendo la margen izquierda, indispensable será pasar una vez el Rio Coroico, por la margen derecha no habrá necesidad de pasar este rio, pero si, el Yara que, sin tener el mismo caudal de agua, es mucho más explayado que aquel y por este motivo el costo de un puente, sobre uno ú otro rio, sería igual. Ahora, queriendo evitar un puente sobre el Yara habría forzosamente que cruzar los rios Taipiplaya, Llusta y Tamiplaya y los puentes sobre estos rios saldrían quizás á costar más que un solo puente sobre el Coroico ó sobre el Yara; además el camino se alargaría por los rodeos que habría que hacer. Es pues, desde luego, forzoso desechar esta última solución.

Prescindiendo de las consideraciones anteriores y consultando intereses privados, el camino debería en todo caso seguir por la margen izquierda, pues así se favorecería más á las empresas gomeras establecidas en aquellos lugares. Fuera de esto, hay otra ventaja que habla en favor de la margen izquierda y es que existe por este lado, en toda su extensión, un sendero transitable, mientras que por la margen derecha habría que abrir uno nuevo, lo que ocasionaría gastos de bastante consideración y mayor pérdida de tiempo. Es necesario advertir que es absolutamente indispensable tener una via de comunicación, por más deficiente que ella sea, antes de dar comienzo á los trabajos. Sin este requisito no habría como organizarlos ni como atenderlos durante la construcción y el mismo trazo definitivo resultaría mucho más dificultoso, no pudiendo ser aprovechado para todo esto el Rio Coroico por no ser transitable á pie y muy difícilmente navegable en balsas.

Estas últimas consideraciones son las que han influido para hacer el proyecto por la margen izquierda.

No habiendo cumbres que trasmontar en esta sección, el camino deberá acercarse en lo posible á la orilla del rio. Pero solo hasta cierto punto podrá ser satisfecha esta condición por lo encajonado que es el Rio Coroico. La figura adjunta da una idea de la sección transversal que presenta este rio: hasta una altura de 150 á 200 m. sobre el nivel de las aguas, la inclinación del terreno es de 60 á 70 grados, no siendo por consiguiente posible construir un camino en toda esa zona que además es de pura peña. Más arriba la inclinación disminuye bastante, llegando á tener en término medio 45°, es don-

NO. del cerro Chicchipani, para ir á caer sobre el rio Kaka y seguir luego por las vegas de la margen derecha de este rio; hasta Puerto Pando. Calculo la distancia de este último trayecto en 100 km. de modo que la distancia total de esta sección no pasará de 115 km.

En mi viaje de exploración, no habiéndome sido posible recorrer este último trayecto, será preciso, antes de resolver algo al respecto, hacer un estudio de la región comprendida entre Caranavi y el Rio Kaka.

Estos estudios dirían si, quizás, convendría más llevar el camino por el poniente de las serranías de Caranavi, lo que acortaría probablemente el trayecto y además resolvería la cuestión del puente sobre el Rio Coroico, pudiendo, en ese caso, cruzar este rio, sin dar ningún rodeo inútil, mucho más abajo de las vegas de Caranavi, donde no faltarían lugares adecuados para ello.

En los planos que acompaño á este informe, el Río Kaka que no ha sido estudiado por mí, motivo por el que se encuentra representado con línea puntuada y figura solo á título de complemento, tiene un curso cuya forma varía por completo de las que se le dan en otros dibujos. Por lo común se representa á este río con un curso general que va de SO. á NE., mientras que aquí tiene primero, desde su confluencia con el Río Coroico, un curso dominante al E., hasta un río llamado Incajahuira que recibe por la margen derecha, en este punto forma un gran codo y varía de dirección general, tomando rumbo al N. con inclinación al O., hasta Puerto Pando.

Para darle esta forma al curso de este río, he tenido dos datos obtenidos de fuentes enteramente diversas.

En primer lugar, durante mi expedición tuve noticia, en varias partes, de que de un punto llamado Sarari, sobre el Río Beni, situado á 1/2 día de navegación de Inicua, aguas arriba, donde dicho río forma un gran codo, hay, al Río Kaka, solo un "aculli" ó sea aproximadamente 10 km. de distancia, formando también, el Kaka, en esta parte, un codo bien pronunciado. Por otra parte, el señor Emilio Caussin me facilitó una copia de un plano del Río Kaka que habia conseguido en las regiones de Mapiri. En dicho plano el Kaka tiene el curso que acabo de describir más arriba.

Ahora bien, después de haber dibujado en mi mapa la sección del Alto Beni que nos ocupa, conforme á las anotaciones de mis libretas, transpasé en dicho mapa, con la reducción requerida de escala, la copia del plano del Kaka. resultando que los dos codos formados por ambos ríos vinieron á coincidir, conforme á las informaciones que habia adquirido sobre el terreno, y siendo también la distancia aproximadamente de 10 km.

Si la realidad fuese así, sería muy favorable para el trazo del camino proyectado, pues transmontando las serranías de Caranavi, se seguiría primero el curso del Río Incajahuira y luego, como ya he dicho, las vegas de la margen derecha del Kaka.

A la comisión encargada de estudiar las serranías situadas al N. de Caranavi, habria que encomendarle, al mismo tiempo, de comprobar si realmente hay esa corta distancia entre los codos formados por ambos ríos, lo que tendría mucha importancia el saber para el caso de encontrar dificultades para construir el camino por las márgenes del Kaka, pudiendo, en ese caso, atravesar hacia el Beni y seguir con el camino por la margen izquierda de este río, lo que no presentaría dificultades, siendo posible, además, aprovechar la navegación, en este río, desde el mal paso de Justitunsi.

Convendría también levantar un plano exacto del curso del Kaka, desde el Guanay hasta Puerto Pando, pues, sin embargo de que muchísimos viajeros han navegado por este río, no existe un plano suficientemente exacto.

En caso de que la exploración diera resultados contrarios á nuestras previsiones, entonces habria que variar el trazo del camino desde la confluencia de los ríos Challhuani y Chicchipani, dirigiéndose, desde aquí, hacia el Alto Beni. En este caso habria que pasar por la abra entre el Bella-Vista y el

longitud de esta sección de 60 km. corresponde á cada km. 100 m ^{3}, que á Bs. 2 el m ^{3} da un costo total de Bs. 200 por km.

Administración.—Para la administración se necesita el personal indicado á continuación con los siguientes sueldos:

1 Ingeniero, con sueldo mensual de	Bs.	600.—
1 Auxiliar, id id id	"	300.—
1 Contador Cajero, id id id	"	180.—
3 Almaceneros á Bs. 150 mensuales	"	450.—
4 Capataces á Bs. 150 mensuales	"	600.—
1 Guía montaraz (encargado también de la vigilancia de los trabajos de desmonte), sueldo mensual	"	150.—
1 Corredor, sueldo mensual	"	120.—
Total	Bs.	2,400.—

Esta suma mensual corresponde á Bs. 80 diarios. Un km. con 200 peones, puede hacerse en 3 días, que á Bs. 80 diario, da un gasto kilométrico de Bs. 240.

Herramientas.—El gasto total en herramientas para toda la obra alcanzaría á Bs. 3,500 que divididos en 175 km. corresponde á cada km. Bs. 20.

Puentes.—Sin contar el gran puente sobre el Rio Coroico hay que construir en esta sección 11 puentes de diferentes dimensiones. Encontrándose en medio de bosques donde existen maderas de construcción excelentes é incorruptibles, sería práctico y económico construir estos puentes de madera. Entrarían en el costo, solo los gastos de corte y elaboración de la madera y de la mano de obra para armar, así como el valor de las piezas de hierro, no habiendo que preocuparse del valor de la madera. Fuera de esto, la construcción de los machones, tampoco exigiría gran gasto, puesto que, en la generalidad de los casos, estos rios corren encajonados entre peñas. Es demás agregar que los puentes serían de vigas compuestas y no de vigas sencillas.

El presupuesto para un puente de este género de 30 m. de largo por 2 m. de ancho presentaría el siguiente aspecto:

Corte y elaboración de la madera	Bs.	250.—
Pernos y otras piezas de hierro	"	150.—
Mano de obra para armar	"	300.—
2 Machones á Bs. 330	"	660.—
Total	Bs.	1,360.—

Tomando por base este presupuesto, he calculado el costo de los siguientes puentes, que se necesitan en esta sección:

2 Puentes de 25 á 30 m. (uno sobre el Rio Suapi y otro sobre el Rio San Pedro) á Bs. 1,360	Bs.	2,720.—
1 Puente de 15 á 20 m. sobre el Rio Nogalani	"	800.—
7 Puentes de 8 á 12 m. sobre los riachuelos Yarisa, Chicchipa, Santa Gertrudis, Cajón, Cullucuchu, Jalancha (N º 2) y Umapalca á Bs. 500	"	3,500.—
1 Puente de 5 á 8 m. sobre el arroyo Jalancha (N º 1)	"	300.—
Total	Bs.	7,320.—

Corresponde pues, en gasto de puentes, á cada km. Bs. 122.

Resumen.—Habiendo calculado separadamente el costo kilométrico para las diferentes partes que constituyen el presupuesto de esta sección, éste toma en resumen el siguiente aspecto:

	Costo por km.	*Costo total*
Desmonte..... Bs.	200.—	12,000.—
Movimiento de tierra.....	918.—	55,080.—
Roca.....	800.—	48,000.—
Paredes de sostén y diques.....	200.—	12,000.—
Administración.....	240.—	14,400.—
Herramientas.....	20.—	1,200.—
Puentes.....	122.—	7,320.—
Total..... Bs.	2,500.—	150,000.—

Siendo pues el promedio del costo kilométrico de Bs. 2,500, el costo total de esta sección será de Bs. 150,000.

3ª SECCIÓN

De Caranavi á Puerto Pando

115 km.

No habiendo aun sido explorada esta sección, difícil es hacer un presupuesto detallado como el que acabo de presentar para la sección anterior. Sin embargo de las consideraciones siguientes, se puede deducir el costo de esta sección con bastante aproximación.

Desde el Chicchipani, al N., el terreno, en esta parte, es menos accidentado, los cerros tienen pendientes más suaves y las quebradas son más abiertas, además en toda la parte del Kaka se aprovecharía de las vegas que deben existir en dicho rio y por consiguiente, cerca de la mitad del trayecto, sería en terreno bastante llano lo que contribuiría á disminuir, en mucho, el costo.

Fuera de esto, el gasto en puentes sería insignificante, pues en esta parte no deben existir rios de consideración porque no hay espacio donde puedan desarrollarse.

Tomando pues en cuenta estas consideraciones, no es exagerado hacer una disminución de un 20 o/o sobre el costo kilométrico de la sección anterior. Admitiendo por lo tanto como costo del kilómetro Bs. 2,000, el costo total de esta sección será: km. 115 á Bs. 2,000, Bs. 230,000.

Puente sobre el Río Coroico

Como ya he mencionado más arriba, hay que construir sobre este rio un puente de 60 á 70 m. de largo, y, en este caso, lo más económico será hacerlo colgante Como no hay peña en la margen derecha de este rio, en toda la parte donde sea necesario colocar el puente, será preciso construir un machón para anclar los cables.

Calculo que este puente, incluyendo el machón, llegará á costar Bs. 20,000.

Resumen General

1 ª Sección, 100 km. (no costará nada.)		
2 ª Sección, 60 km. á Bs. 2,500	Bs.	150,000.—
3 ª Sección, 115 km. á Bs. 2.000	"	230,000.—
Puente colgante sobre el Rio Coroico	"	20,000.—
Total	Bs.	400,000.—
A lo que hay que agregar para imprevistos y ganancias del empresario 5 o/o	"	20,000.—
Costo total de la obra	Bs.	420,000.—

(*Cuatrocientos veinte mil bolivianos.*)

Antes de terminar este informe, debo dar algunas indicaciones sobre el modo como habrá que emprender y ejecutar los trabajos.

Calculo que la obra pudiera concluirse en dos años, trabajando, solo en la época seca, desde abril hasta octubre, inclusive, es decir 7 meses por año ó sean 14 meses en todo y esto tomando como base 200 peones mínimum. Con 250 peones se emplearían 11 1/2 meses y con 300 solo 9 meses. Convendría trabajar las 2 secciones, no simultáneamente, sino sucesivamente, es decir, no empezar con la 3 ª sección, antes de haber terminado por completo la 2 ª, para evitar de que ambas secciones queden inconclusas, si por casualidad los fondos llegasen á faltar en media obra.

Mucho ya se ganaría teniendo un buen camino aunque sea solo hasta Caranavi.

Antes de comenzar con el trabajo de la 2 ª sección, necesario es mandar un Ingeniero, cuando menos con un mes de anticipación, para que efectúe el trazo definitivo y detallado.

Para disminuir los gastos de administración conviene poner el mayor número posible de trabajadores, pero en ningún caso menos de 200 peones, los cuales serían distribuídos en 4 cuadrillas de á 50 peones que emprenderían el trabajo simultáneamente en 4 puntos distintos, evitando así, al mismo tiempo, el agrupar mucha gente en un solo lugar, lo que no es recomendable en el bosque. Las cuadrillas estarían distribuidas del siguiente modo: la 1 ª empezaría desde el puente de Mururata; la 2 ª del rio de San Pedro, dirigiéndose hacia dicho puente; la 3 ª también del rio de San Pedro, pero con dirección á Caranavi y la 4 ª empezaría de Caranavi con dirección á San Pedro.

El trabajo de desmonte tendría naturalmente, que preceder á los demás, lo que sucedería de por sí, siendo dicho trabajo mucho más sencillo que los otros.

Este trabajo se efectúa del siguiente modo: se cortan los troncos y se roza toda la vegetación, dejando todo en el sitio donde ha caido; al cabo de dos meses, la acción del sol habiendo secado todo, se quema, el fuego prende fácilmente quedando así el espacio libre de toda vegetación.

En tres puntos distintos será necesario instalar carpas para depósitos de herramientas y poner almacenes para surtir de víveres y otros artículos á los trabajadores. Los lugares adecuados para instalar estos campamentos son: 1.° cerca del puente de Mururata, 2.° en San Pedro y 3.° en Caranavi.

Antes de empezar el trabajo y precisamente para organizarlo, será preciso limpiar la senda, desde San Pedro á Santa Ana y hacer una picada de aquí á Caranavi. Esto facilitaría también el trazo definitivo.

Mientras duren los trabajos de esta sección habría tiempo para hacer, como ya he dicho, un estudio detenido de la 3.ª sección, reconociendo el curso del Kaka y explorando las serranías entre Caranavi y dicho rio y hacer, además, el trazo detallado y definitivo de dicha sección.

Una vez terminado el camino hasta Caranavi, se daría principio á los trabajos de la 3.ª sección, siguiendo los mismos preceptos que en la anterior.

La conservación de la obra no demandaría, en lo sucesivo erogaciones demasiado fuertes, (fuera de los puentes,) pues la vegetación forma un excelente defensivo contra las aguas y la prueba es que, sin embargo de las fuertes pendientes y de las lluvias constantes y torrenciales, hay muy pocos derrumbes.

Lo que será necesario es más bien cuidar que la misma vegetación obstruya el camino, lo que sucederá de continuo, no solo porque las plantas y árboles crecen y desarrollan con suma rapidez, sino que por la acción del viento, de los aguaceros y de vejez, caen constantemente troncos de todas dimensiones, arrastrando, con frecuencia, en su caída, ramas y árboles enteros que cierran por completo el paso.

Quedando abandonado á sí solo, un sendero ó camino en estas regiónes, se embosca y se obstruye por completo en menos de un año.

En cuanto al forraje para los animales, solo en el corto trecho comprendido entre el rio Suapi y Santa Ana, podría escasear algo, por no haber en esta parte cerca del camino, terrenos adecuados para su producción. Pero de Santa Ana adelante podrá haber en gran abundancia. Es demás decir que agua potable habrá también en mucha abundancia en todas las pascanas.

Al presente informe acompaño los siguientes mapas y planos:

Un mapa general de la expedición, en escala de 1:250000.

En la misma hoja se encuentra un plano comparativo de las diversas rutas que conducen de La Paz á Rurrenabaque, escala 1:2000000.

Un plano parcial, con mayores detalles del camino proyectado, escala: 1:100000.

Un perfil longitudinal del camino proyectado, desde La Paz, hasta Puerto Pando. escalas horizontal 1:100000; vertical 1:10000. En la misma hoja está comprendido el perfil del antiguo sendero de cascarilleros, desde el rio Suapi hasta Santa Ana, escalas horizontal 1:100000; vertical 1:10000.

Un perfil longitudinal del mismo sendero con mayores detalles, desde el rio Suapi hasta San Pedro, escalas horizontal 1:25000; vertical 1:2500.

Además, va una colección de 22 vistas fotográficas que representan paisajes, gentes y otros asuntos interesantes.

La Paz, mayo 22 de 1904.

Julio Knaudt, I. C.

PROPUESTA DEL SEÑOR ANDRÉS ARAOZ, PARA CONSTRUIR UN CAMINO DE HERRADURA.

Señor Ministro de Estado en el Despacho de Gobierno:

Presenta la propuesta que indica.

Andrés Araoz, abogado, propietario y vecino de ésta, por intermedio del señor Prefecto del Departamento, eleva la siguiente propuesta, á la consideración del Supremo Gobierno.

PROPUESTA

1º —Construir un camino de herradura, el cual partirá del pueblo de Santa Ana—lugar donde terminará el camino nuevo que actualmente hace trabajar el señor Prefecto—y seguirá la vía más corta tocando los lugares siguientes: San Agustín, Carlazo, Canchones, Papa-Chacra, Ramadillas, Picachos, Colorados, Guerrero, García, San Francisco, etc., y terminará en el pueblo de San Luis, capital de la provincia Salinas. Camino que satisfará, las necesidades del comercio en general.

2º — El camino tendrá cuatro metros de ancho en todo el trayecto que la configuración del terreno lo permita, y tres metros en los lugares muy accidentados por peñascos ó breñas, con la gradiente necesaria para un buen camino de herraduras.

3º —En las quebradas, riachuelos, y lugares que sea necesario, se colocarán puentes de cinco metros de ancho, con todas las condiciones de seguridad y estabilidad, de buena madera.

4º —El camino se dividirá en secciones de diez mil metros, debiendo el Supremo Gobierno abonar cuarenta centavos por metro corrido, ó sea cuatro mil bolivianos por cada sección.

5º —El Supremo Gobierno hará la primera entrega de cuatro mil bolivianos al tiempo de firmar la escritura. Una vez que el empresario entregue la primera sección del camino al servicio público, el Gobierno anticipará la segunda entrega, de igual suma, y así sucesivamente hasta la terminación de la obra.

6º —El empresario dará las garantías necesarias para los fondos que reciba.

7º —El camino será puesto al servicio público á los diez y ocho meses de recibir la primera entrega.

8º —El empresario no será responsable por la demora del trabajo, motivada por falta de entrega de alguna de las armadas expresadas en este contrato.

9º —Cualquier indemnización que resultare por expropiación á causa de este trabajo, correrá por cuenta del Supremo Gobierno.

10º —El empresario cuenta con el suficiente número de trabajadores para esta obra, lo que constituye una garantía más.

11º —Si el Supremo Gobierno cree más aceptables las condiciones de la propuesta que tiene en consideración, para la apertura de este camino en la cual se fija el precio de un boliviano por metro lineal, acepto las mismas condiciones, con una rebaja de un 60 por ciento ó sea cuarenta centavos el metro lineal ó corrido.

En consideración á que el camino, desde el punto de Santa Ana hasta su terminación en el pueblo de San Luis, seguirá por cordilleras y peñascos por ser la vía más corta y que llena mejores condiciones de viabilidad, previo estudio, se ha calculado como mínimo cuarenta centavos el metro.

Es cuanto por intermedio del señor Prefecto propongo al Supremo Gobierno.

Tarija, junio veinticinco de mil novecientos cuatro.

Andrés Araoz.

Prefectura del Departamento de Tarija.

Señor Ministro de Gobierno y Fomento.

Informa.

Siendo la anterior propuesta para la apertura de un camino del Cantón Santa Ana, al pueblo de San Luis Capital de la Provincia de Salinas, análoga á la presentada por el doctor Bernardo Maldonado, por referirse al mismo camino, me refiero al informe que con fecha 18 del presente, presté en

la indicada propuesta y que se encuentra en ese Ministerio; debiendo el Supremo Gobierno resolver lo que tenga por conveniente, teniendo en cuenta el costo pedido en cada propuesta, por ser éste el único punto que existe de diferencia entre las dos.

Tarija, junio 25 de 1904.

B. Raña Trigo.

Ferrocarriles

INFORME

QUE PRESENTA EL SUSCRITO, AL SEÑOR CÓNSUL DE BOLIVIA EN CORUMBÁ, DOCTOR DON WALTER SALINAS, EN CUMPLIMIENTO DE LA COMISIÓN QUE LE OTORGÓ PARA INSPECCIONAR LOS TRABAJOS DE LA COMPAÑÍA FERROCARRILERA «L'AFRICAINE».

El día 22 del mes en curso salí de este puerto á horas 9 a. m. tomando el camino, accesible á carros, que conduce al puerto llamado "El Mutún", á veinticinco kilómetros. Al día siguiente continué con rumbo al "Motacú", distante 12 kilómetros, por un camino igualmente ancho de 6 á 8 metros, transitado por carros: esta vía de comunicación ha sido ensanchada por la empresa, que la aprovecha para surtirse de víveres y comunicarse con los centros de trabajos y estudios, habiendo establecido en este lugar un campamento con el mismo nombre que corre á cargo de uno de los empleados y en el que hay un almacén de provisiones, depósito de herramientas y algunos instrumentos de ingeniería.

Este lugar ha sido elegido por el director para campamento, por tener agua salobre y reunir otras condiciones de higiene, y finalmente, abundante pasto para los animales.

En esta estación se divisa la primera senda de 6 á 8 metros de ancho, que sigue rumbo á Bahía Negra, con una extensión de dos kilómetros más ó menos. Luego se abren campos y palmares, sin que se note trabajo alguno.

Sigue otra senda de los primeros estudios, de 6 á 8 metros de ancho por unos 20 kilómetros de extensión, con dirección á los "Yacuces", por donde sigue el camino actual de Santa Cruz.—(Nota— estas dos sendas están abandonadas y sin trabajo alguno.)

Finalmente, se encuentra la última senda, con dirección al N. O. igualmente ancha y carretera, que sigue su curso general, con pequeñas desviaciones apropiadas al terreno y cruzando, en un principio, algunos pequeños campos y montes anegadizos en una extensión de cinco kilómetros; y continúa después con el mismo rumbo y anchura, en terreno más firme y poco anegadizo en ciertos lugares, por espacio de 15 kilómetros hasta encontrar el corralón de la Empresa, que se encuentra situado á mano izquierda. A la mano derecha se encuentra otra senda de unos 5 á 6 metros de ancho y otra que va á los mismos palmares que la primera, donde termina el trabajo, en una extensión

de 12 kilómetros. Siguiendo esta misma senda desde el momento que se deja el corralón á unos 400 metros, se encuentra el campamento central llamado "Villazón", y corre á cargo de uno de los empleados de la Empresa y se halla situado en una altura media del cerro denominado "Vitioni". En esta estación, también se encuentra un almacén de víveres, depósito de herramientas; y para proveerse de agua, se halla un pequeño pozo en construcción.

A los 1,200 metros, á la izquierda de la senda N. O., se encuentra otra igualmente de unos 6 á 8 metros de ancho, por unos 12 kilómetros de extensión, que termina en los mismos palmares de las anteriores, que según relación del encargado del campamento "Villazón", es la verdadera senda que viene á empalmar de Bahía Negra.

Continuando el rumbo N. O. hasta una distancia de unos 10 kilómetros, sigue la senda en las mismas condiciones, en terreno firme y muy poco accidentado; después de este trayecto se encuentran 15 kilómetros de una senda de 2 á 3 metros de ancho, en un terreno completamente anegadizo y con algunos curiches ó lagunas, dificultando demasiado el paso de los animales.

Siguiendo siempre el mismo rumbo general del N. O., se tiene 10 kilómetros. por 4 á 5 metros de ancho, una senda en terreno firme, con pequeñas desviaciones debidas á las condiciones del terreno; observándose varias sendas á ambos lados, que han servido de estudio en la exploración á fin de guardar cierta nivelación en el rumbo general.

En los 5 kilómetros siguientes, en terreno bajo, pantanoso y anegadizo, no obstante de la estación seca, se encuentra casi en toda su extensión agua que llega hasta la rodilla del animal con muy pequeñas alturas que en la estación de aguas también deben cubrirse.—La dificultad para pasar esta pequeña distancia es mucha y los animales se fatigan demasiado, y todos los arreos de viaje y monturas se inutilizan con el agua.

Por último, continúan 18 kilómetros de un camino de 3, 4 y 5 metros de ancho, en terreno firme y por alturas, encontrándose varias sendas que han servido de estudios y á pesar de notarse varias colinas en esta extensión, el camino tiene pocos desniveles y pequeñas desviaciones de rumbo. Es de advertir que se sube hasta la cumbre de un cerro llamado por el director "Calderón del Infierno", de donde se divisa la campaña y cerros próximos, hasta una distancia de 5 leguas al rededor.

Terminado este trayecto, después de dos días y medio de viaje forzado y penoso, salimos al camino de Santa Cruz, en el punto llamado "El Guapurucito", distante 19 leguas á Puerto Suárez, donde se encuentran buenos campos de pasto; y los viajeros con carros, permanecen algunos días para reponer sus bueyes.

Tan luego como salimos al camino de Santa Cruz, continuamos viaje al Carmen, para tomar más datos, cuyo resultado fué el siguiente: el señor director, con unos pocos trabajadores vino á Puerto Suárez y el resto del personal de trabajadores fué al Tucubaca á continuar con los estudios, bajo la dirección del Ingeniero. El trayecto recorrido, desde el Guapurucito hasta el Tucubaca, es de 8 á 9 leguas sin que se distinga ningún estudio, salvo que sea anotado, privadamente, por el Técnico.

Después de día y medio de descanso para los animales, que se hallaban bastante fatigados por las jornadas anteriores, emprendimos regreso á Puerto Suárez y en día y medio recorrimos 20 leguas por un camino seco y bueno, á pesar del gran trajín de carros cargados.

En todo este trayecto se reconocía mucho barro seco, debido al año tan poco lluvioso, desde el punto llamado los "Yacuces", á unas 10 leguas del Puerto. En este camino, tan solo hay aguadas muy conocidas, que conocen únicamente los prácticos, lo que hace necesario conducir agua para el gasto y consumirla con mucha economía.

Resulta, pues, que para reconocer 20 leguas del camino de Santa Cruz, empleamos día y medio: y para recorrer 13 leguas de la senda del Ferrocarril,

tardamos dos días y medio, haciendo un viaje penoso y fatigado por los esfuerzos para salvar la dificultad de los barriales.

Es todo cuanto puedo informar á Ud. señor Cónsul, en obsequio á la verdad, y de conformidad á las instrucciones que me comunicó Ud. Protesto, de mi parte, probar la veracidad de mi informe, y como buen boliviano y militar, quedo siempre en espera de sus nuevas órdenes para cualquiera otra comisión que desee Ud. encomendarme.

Mi salud gravemente comprometida. como le consta, ha hecho que me demore en la presentación de este informe, desde el 31 del mes próximo pasado, por lo que pido á Ud. me excuse.

Aprovecho este pequeño tiempo, en que he abandonado la cama, para agradecer á Ud. por la honrosa comisión con que se ha servido Ud. distinguirme y suscribirme con sentimientos de particular aprecio y respeto, de Ud. su atento seguro servidor.

Luis F. Pinedo—Teniente de Ejército.

Puerto Suárez, agosto 12 de 1903.

Ministerio de Fomento é Instrucción Pública.—La Paz, 29 de agosto de 1903.

Al señor Manuel V. Ballivián, Cónsul de Bélgica.

Presente.

Señor:

Acuso recibo de su atento oficio de 25 del mes que cursa en el que se sirve Ud. poner en mi conocimiento, la llegada á Puerto Suárez, de la nueva Misión Belga, que deberá practicar los estudios del Ferrocarril Oriental de Bolivia así como el hecho de que los miembros que la componen, han extrañado no encontrar en dicho puerto un Ingeniero del Gobierno boliviano, de conformidad al artículo 12 de la Ley de concesión de 12 de diciembre de 1901.

En contestación, me cabe manifestarle que tomo nota del arribo de los nuevos Delegados de "L'Africaine" á territorio boliviano; y refiriéndome al segundo punto, este Ministerio considera, que la falta de concurrencia de uno ó más ingenieros nacionales, nombrados por el Gobierno, para intervenir en la formación de planos, etc., no es, ni puede ser obstáculo para que la Misión, cumpla sus compromisos, llevando á cabo los estudios respectivos, puesto que el resultado de éstos y los planos que levante deberán ser sometidos al Supremo Gobierno, conforme al artículo 9.° de la misma Ley de 12 de diciembre de 1901.

Saludo á Ud. y me suscribo atento seguro servidor.

Andrés S. Muñoz.

Ministerio de Fomento é Instrucción Pública.—La Paz, 23 de septiembre de 1903.

Señor:

Tengo el agrado de acusar recibo de su atento oficio de fecha 24 del mes de julio último, en el que se sirve trascribirme el dirigido á Ud. por el señor Cónsul General de Bolivia en New York, en respuesta á las instrucciones que le trasmitió Ud. para que adquiera datos acerca de la Compañía que debía emprender la construcción del Ferrocarril de La Paz á Yungas.

El oficio trascrito manifiesta:

Que el señor Willam Henry Christy, asegura poseer un contrato de

transferencia de la concesión, firmado por el señor Gerardo Zalles, y que cuenta con el capital suficiente para emprender un trabajo de este género, siempre que se tuviese en perspectiva grandes ventajas, las que no ofrece la actual empresa, tal como lo manifiesta la propuesta del señor Zalles. Que ésta no es más que un acto *á priori*, inaceptable por los capitalistas á los que representa el señor Christy, porque las concesiones del Gobierno de Bolivia son insignificantes si se tiene en cuenta la inconveniencia de la construcción de un ferrocarril en una región mediterránea, que tiene que ser víctima de las hostilidades de los ferrocarriles que la comuniquen con la costa, haciéndose indispensable, por tanto, el que se firme un contrato especial en los términos más favorables para dichos capitalistas.

Que la exclusiva por 33 años, no es suficiente para que la empresa pueda beneficiarse ni en una proporción equitativa, y que, en consecuencia, la concesión debería hacerse á perpetuidad ó por lo menos por 99 años, para que la Empresa pueda invertir grandes capitales, con ramales á todo el interior de la República; y

Que en caso de presentarse más favorable el contrato, vendría el señor Christy, como tiene proyectado á ponerse de acuerdo con el Supremo Gobierno.

Significando á Ud. mi profundo agradecimiento, por haber facilitado los anteriores datos á este Ministerio y rogándole quiera comunicar todos los que adquiera sobre este asunto, me repito su atento servidor.

Andrés S. Muñoz.

Al señor J. E. Zalles, Encargado de Negocios de la República de Bolivia en Washington.

Washington.

Ministerio de Fomento é Instrucción Pública.—La Paz, 23 de septiembre de 1903.

Señor:

Tengo el agrado de corresponder á su atenta comunicación recibida el 21 del mes en curso.

Me dice Ud. en ella que para prestar un informe exacto acerca del estado en que se encuentran los trabajos de "L'Africaine", se trasladó Ud. á Puerto Suárez é insinuó al señor Administrador de la Aduana de este Puerto, se sirviera mandar en comisión al Teniente Luís F. Pinedo, para que los examinase con detención; habiendo cumplido éste su cometido satisfactoriamente y producido el informe que, original, he recibido con el oficio á que contesto.

Por el mencionado informe se ve que los trabajos de "L'Africaine" se reducen á la picada abierta desde los Vitiones hasta empalmar con el camino de Santa Cruz, en el Guapurucito, á una legua y media del Carmen.

En cuanto á los trabajos en Bahía Negra, asegura Ud. que no se han hecho más que simples exploraciones.

Este Ministerio tiene ya conocimiento del desacuerdo que se ha producido entre la nueva comisión de estudios, compuesta de los señores Janssens y Bertrand y el señor Raffelghem.

Termina Ud. manifestando su opinión franca é imparcial, como le insinuó este Ministerio, en el sentido de que "L'Africaine" no llevará á cabo sus compromisos.

Agradeciendo á Ud. por los datos que se ha servido trasmitir á este Ministerio, me repito de Ud. atento servidor.

Andrés S. Muñoz.

Al señor Walter Salinas R., Cónsul de Bolivia en

Corumbá (Brasil.)

Terminaré este Mensaje, reiterando la insinuación dirigida al patriotismo y alta penetración de la Legislatura Nacional, á fin de que dedique preferente atención al estudio de la Ley proyectada, para que, antes de la finalización del presente año, pueda dictarse la reglamentación precisa, procederse á los estudios técnicos sobre el terreno en el más breve término posible y procurar, en seguida, la consecución de capitales, lo cual demanda tiempo, pero cuya realización se ha de facilitar con los medios propuestos. Reunir, desde luego, un fondo especial de garantía, que no ha ser inferior á la suma de 400,000 bolivianos, y con esta cantidad efectiva, depositada en un Banco y administrada por una Junta *ad hoc*, buscar el capital correspondiente para llevar á cabo la construcción del proyectado Ferrocarril, parece que es el procedimiento más metódico y práctico que debe seguirse en esta clase de negocios; y tal es el que ha adoptado mi Gobierno en el Proyecto que se acompaña, siendo los Tesoros Departamental y Municipal de La Paz, como los propietarios de Yungas y los consumidores de la coca, los que han de contribuir á formar el fondo de garantía, sin compromiso alguno para el Tesoro Nacional.

Con este motivo, me repito del señor Presidente de la H. Cámara de Diputados, su muy atento y seguro servidor.

JOSÉ MANUEL PANDO.

Andrés S. Muñoz, Ministro de Fomento é Instrucción Pública.

Ignacio Calderón, Ministro de Hacienda é Industria.

PROYECTO DE LEY

EL CONGRESO NACIONAL,

DECRETA:

Artículo 1.°—Elévanse al doble los impuestos existentes sobre cada cesto de coca que se exporta de las provincias de Inquisivi, Nor y Sur Yungas del Departamento de La Paz, con el único y exclusivo objeto de responder á la garantía de los intereses del capital que se emplee en la construcción del Ferrocarril de La Paz á Yungas.

Artículo 2.°—Dichos impuestos, á partir del 1.° de enero de 1904, serán los siguientes:

Por cada cesto de coca de hacienda que se interne á la ciudad de La Paz	Bs.	0.80
Por id de coca de rescate	"	1.40
Por id de coca de hacienda ó rescate que se exporte de la ciudad de La Paz	"	1.00
Por id de coca de hacienda que se exporte de las provincias de Yungas é Inquisivi fuera de ellas	"	1.80
Por id de id de rescate, id id id id	"	2.40

Artículo 3.°—La recaudación y administración de los fondos provenientes de estos impuestos, se hará por medio de una Junta especial, compuesta de cuatro vocales nombrados por la Sociedad de Propietarios de Yungas de La Paz y uno por el Supremo Gobierno, que será Presidente nato de la Junta.

Artículo 4.°—El rendimiento que proviene del impuesto de exportación que grava las gomas del Deparamento de La Paz, se destinará también para responder á la garantía de intereses del Ferrocarril á Yungas, una vez terminada la construcción del de Guaqui á La Paz.

En contestación, cúmpleme manifestar á Ud., que el Ministerio de mi cargo, deferente á su insinuación, ha prestado al señor Pepper durante su corta permanencia en el país, todas las facilidades que le han sido posibles para el mejor desempeño de su importante cometido, en lo que se refiere á la sección boliviana, así como las consideraciones á que él es acreedor, tanto por la trascendencia de su misión, como por la valiosa recomendación de que ha sido munido de parte de Ud.

Aprovecho de esta oportunidad para reiterar á Ud. señor Ministro, los homenajes de mi más distinguida consideración, repitiéndome atento seguro servidor.

Andrés S. Muñoz.

Al señor doctor don Fernando E. Guachalla, E. E. y Ministro Plenipotenciario en Misión Especial de Bolivia en los EE. UU. del Brasil.

Petrópolis.

Ministerio de Fomento é Instrucción Pública.—La Paz, 6 de octubre de 1903.

Al señor Prefecto y Comandante General del Departamento de Santa Cruz.

Santa Cruz.

Señor:

Acuso recibo de su atento oficio de fecha 17 del mes en curso, en el que se sirve Ud. trascribirme el siguiente informe, de fecha 23 del mes próximo pasado, dirigido á Ud. por el señor Administrador de la Aduana de Puerto Suárez, en el que le dice:

"Señor:—Lo que Ud. me pide, planos de la senda ó trazo del Ferrocarril Oriental; puedo asegurar al señor Prefecto, que el señor Raffelghem tampoco los tiene y que hasta ahora no se ha hecho otra cosa que seguir sendas desde el Vitrione situado al N. O. de las pampas de Bahía Negra hasta encontrar el camino real cerca de Guapurusito ó sean 18 leguas de este Puerto, pero no se ha empleado un solo instrumento científico, ni para estudiar con exactitud los rumbos de aquellos caminos.—La senda trazada, tan luego cruza terrenos altos como profundos curiches por donde es imposible construir una vía férrea. De modo que trató solo de encontrar el camino real y cuando el señor Raffelghem creía estar cerca del paso del Tucabaca, resultó en el Guapurusito ó sean 11 leguas más acá.—El ingeniero Capitán Bertrand que vino á ponerse al frente de estos trabajos y que fué el que dió el corte á la senda que marchaba paralela al camino real, me aseguró antes de irse á Asunción, que la vía férrea no podría seguir el trazo que Raffelghem pretendía darle y que habría que buscar mejores y más altos terrenos.—Con toda consideración, soy del señor Prefecto, su obsecuente seguro servidor.—León Velasco. —Lo que trascribo á Ud. para su conocimiento, suscribiéndome con todo respeto muy atento seguro servidor.—Antonio V. Barba."

Asegurando á Ud. haber tomado nota del anterior informe, por cuya remisión le quedo agradecido, me repito su atento seguro servidor.

Andrés S. Muñoz.

Ministerio de Fomento é Instrucción Pública.—La Paz, 8 de octubre de 1903.

Al señor Ministro de E. en el D. de Relaciones Exteriores y Culto.

Presente.

Señor:

He puesto en conocimiento del señor Presidente Constitucional de la

Que desde el 1.° del indicado mes aquellos trabajos han tomado mayor impulso, ocupándose actualmente en la construcción de la línea 1,600 trabajadores.

Que la prórroga acordada por el Gobierno argentino para la terminación de la obra, es de dos años; es decir, que la línea deberá estar terminada dentro del plazo de cuatro años, á contar del mes de enero del corriente año en que se inauguraron los trabajos.

Que por informaciones que ha recogido Ud. en el Ministerio de Obras Públicas y en la Oficina de los empresarios, existen fondos suficientes para destinar mensualmente 200,000 $ oro, suma que se ha calculado importarán las planillas de los trabajos que se ejecuten cada mes;

Y que, con esa suma se cree, muy fundadamente, que la obra continuará recibiendo el mismo impulso que al presente.

Agradeciendo á Ud. por la bondad con que se ha dignado comunicarme los importantes datos anteriores, con toda consideración me repito de Ud. atento servidor.

Andrés S. Muñoz.

Al señor doctor don Cornelio Ríos, Encargado de Negocios de Bolivia en la República Argentina.

Buenos Aires.

JOSÉ MANUEL PANDO,

PRESIDENTE CONSTITUCIONAL DE LA REPÚBLICA.

Por cuanto el Congreso Nacional ha sancionado la siguiente Ley:

EL CONGRESO NACIONAL,

DECRETA:

Artículo 1.°—El Ejecutivo mandará practicar estudios, técnicos de un ramal del Ferrocarril Central Norte, de La Quiaca ú otro punto conveniente á la ciudad de Tarija.

Artículo 2.°—En el Presupuesto Nacional se fijará la asignación suficiente para este objeto.

Comuníquese al Poder Ejecutivo para los fines constitucionales.

Sala de sesiones del Congreso Nacional.

La Paz, octubre 17 de 1903.

Aníbal Capriles.—Venancio Jimenez.—Demetrio F. de Córdova, Senador Secretario.—Faustino A. Quiroga, Diputado Secretario.—César Salinas, Diputado Secretario.

Por tanto, la promulgo para que se tenga y cumpla como Ley de la República.

Dado en la ciudad de La Paz, á los 20 días del mes de octubre de 1903 años.

JOSÉ MANUEL PANDO.

Andrés S. Muñoz, Ministro de Fomento é Instrucción Pública.

PROPUESTA DE CH. HOK PARA LA CONSTRUCCIÓN Y EXPLOTACIÓN DE UN ANDARIVEL, QUE PARTIENDO DE LA CIUDAD DE LA PAZ, TERMINE EN LA DE CHULUMANI.

Al señor Ministro de Estado en el Despacho de Fomento é Instrucción Pública.

Señor:

Tengo la honra de elevar á la consideración de ese Ministerio el siguiente proyecto:

En el año pasado he hecho un estudio sobre la posibilidad de construir un ferrocarril á Yungas, y me permito lo siguiente:

Primero:—La formación quebrada y cortada del terreno desde el Alto Apacheta, bajando el valle de Unduavi y el valle de Sandillani, hace la construcción de la línea muy costosa. Se presentan quebradas muy hondas que harían necesarias grandes obras artificiales de puentes, como muchas de ellas no dan lugar á poder construir curvas. La línea debía seguir las numerosas faldas y quebradas y por consiguiente alargar el camino considerablemente.

Por segundo:—El terreno mismo en todas partes de los Yungas es muy blando y deleznable y con las lluvias fuertes, casi constantes por todo el año, se hace muy costosa y difícil la conservación de la línea en buen estado.

Un punto muy difícil es la separación del camino ó de la línea férrea para Coroico y Coripata. El terreno justamente en el punto donde debían separarse las líneas, es muy difícil para la construcción de un puente para pasar el río Unduavi, y presenta peligro grave por las avenidas fuertes que trae este río.

Como casi todos los pueblos están situados en los cerros, la línea debía llevarse más ó menos en esa altura, ó se harían necesarios ramales para subir á los pueblos.

Por las muchas curvas que son necesarias, como ya he explicado, se alargaría la línea por lo menos á 200 kilómetros, ó más, si se lleva hasta Coroico. El kilómetro de línea en ese terreno costaría á lo menos 8 á 9,000 libras esterlinas, saliendo así la construcción como mínimum: £ 1.800,000 á £ 2.000,000, suma que nunca permitiría una rebaja de fletes, objeto principal de todo el proyecto del ferrocarril á Yungas.

Especialmente necesitan los Yungas una comunicación barata para carga, tanto para importación como para exportación. La existencia de ésta sería la base para el desarrollo y cultivo intensivo del suelo rico, y daría lugar á aprovechar de muchos productos como frutas, maderas, azúcar, hasta goma; que ahora se pierden por el flete caro é imposible

Propongo el medio de una comunicación fácil, segura y barata que es el andarivel ó línea áerea de cable.

En lugar de construir caminos, curvas, puentes tan caros, se construyen solamente los postes sobre los cuales pasan los cables y carritos ó ganchos con la carga.

La fuerza motriz daría el mismo ó los mismos ríos, donde pase el andarivel. El bosque da la madera necesaria. El andarivel se puede tirar casi en línea recta, así que el camino será más corto; sobrepasa cerros, quebradas y ríos, sin puentes, sin otros trabajos que cortar un camino por los bosques sin peligro alguno. Funciona automáticamente con muy poco personal.

De cualquier punto se pueden hacer ramales que suben ó bajan, según la situación de las fincas, y entran sin estorbar el tráfico interior á los pueblos. Se presta para el transporte de cualquier clase de mercaderías, y como ya se ha dicho, el flete será barato, se podría aprovechar la inmensa riqueza de ma-

dera para muebles, madera leña, palos, que todo viene ahora del exterior con grandes costos.

El flete barato para toda clase de necesidades para la vida, haría más barata la vida para los trabajadores y facilitaría de esta manera á los hacendados los brazos que ahora faltan. El tiempo necesario para llevar un bulto por toda la línea supuesta de Chulumani á La Paz, ó viceversa, sería de 18 horas, lo mismo la correspondencia, así que diariamente habría correo.

El capital necesario sería £ 500,000 para construir una línea á Chulumani, con un ramal á Coripata y Coroico. Como ya he explicado, es muy fácil de avanzar con las líneas al interior á los gomales, por el camino más corto que existe, la línea recta. La entrada de víveres á estas regiones, por flete barato y comunicación rápida, daría vida á estos bosques, ahora casi despoblados.

Calculo el transporte actual en 360,000 qq. anuales en ambas direcciones. Sin duda se levantaría este número considerablemente, supuesta una comunicación rápida y barata.

La línea proyectada tendría la capacidad de transportar hasta 100 toneladas en ambas direcciones, es decir, 200 toneladas ó sean m/m 4,400 qq. en 24 horas. Por ahora solamente se arreglaría por 25 toneladas en ambas direcciones, que es el transporte actual, y con poco costo se puede aumentar la cantidad de carros, aparatos, etc., hasta la capacidad máxima, según el desarrollo que tome.

El cálculo sería el siguiente:

Costo de la línea £ 500,000 m/m.....	Bs.	6.500,000
Intereses ó amortizaciones al 6 o/o.....	Bs.	390,000
Costo anual de explotación £ 12,000.....	"	156,000
Gastos imprevistos £ 2,000.....	"	26,000
Gasto anual.....	Bs.	572,000

Con el flete de 2 Bs. por quintal por 360,000 qq., *entrada Bs. 720,000*, que daría una ganancia de Bs. 148,000.

Es muy probable que aumentaría el transporte en el primer año, así que se podría rebajar el flete después de 2 á 3 años de funcionar la línea, á Bs. 1.50 y hasta á un boliviano.

Además darían lugar las turbinas y dinamos que dan la fuerza eléctrica á la línea, para la construcción de máquinas para cortar madera, para prensas, para bombas, para levantar agua y regar los terrenos secos ó en tiempo seco.

La compañía daría barata esta fuerza á las fincas.

Las condiciones bajo las cuales un Sindicato se comprometería á emplear los fondos de estudio, y en caso de que él salga satisfactorio, construir la línea y administrarla, serían las siguientes:

1º —El Gobierno se obliga á conceder desde el día en que se dé comienzo á los estudios, ó más bien desde el de la aprobación de esta propuesta, al Sindicato ó su representante, todos los derechos exclusivos sobre las aguas de los ríos y afluentes en las partes que tocare el andarivel y todos sus ramales de ahora y por hacer, por 50 años. En caso de que no se lleve á cabo la construcción de la línea aérea queda nula esta concesión.

2º —El Gobierno se obliga á no conceder á otro ú otros, igual concesión para la construcción de un andarivel á Yungas, desde La Paz ú otro punto.

3º —El Gobierno concede al Sindicato en todo el largo de la línea, durante los 50 años, un terreno de 100 metros de ancho en cada lado de la línea como propiedad para su explotación, y el derecho de expropiación de los terrenos necesarios para la construcción, etc., de la línea en terrenos privados.

Adjunto un croquis de Yungas con la línea áerea proyectada marcada, fotografías y planos de líneas ya existentes ó proyectadas.

Ofreciendo á Ud., señor Ministro, mis mayores consideraciones de estimación y respeto, me suscribo de Ud. muy atento y seguro servidor.

Ch. Hok.

PROPUESTA DE ARTURO POSNANSKY PARA LA IMPLANTACIÓN DE AUTOMÓVILES EMTRE LAS CIUDADES DE LA PAZ Y ORURO.

Señor Ministro de Fomento.

Hace la propuesta que indica.

Arturo Posnansky ante los respetos del señor Presidente de la República, por el digno órgano de Ud., digo:

Mientras se establezcan los caminos de hierro, que necesitan muchos capitales y mucho tiempo de construcción, es indispensable salvar al país de las difíciles condiciones en que se halla por falta de vehículos rápidos y cómodos: con tal fin propongo implantar el uso de los automóviles en las condiciones siguientes:

1 º — Implantaré automóviles para traslación de carga y pasajeros entre La Paz y Oruro, del sistema que sea más conveniente.

2 º —Con el fin de adoptar para automóviles el camino á Oruro, esto es, hacer terraplenes, puentes, etc., se subvencionará á la empresa con la suma de Bs. 24,000 anuales durante cinco años, comprometiéndose á trabajar el camino en buenas condiciones, para lo que se le entregarán las vías existentes.

3 º —El Gobierno concede á la empresa autorización de tener automóviles exclusivos en los caminos que habilite, durante diez años contados desde la fecha en que se instale, sin perjuicio de que puedan establecerse caminos de hierro dentro de este término.

4 º —Los automóviles de La Paz á Oruro se implantarán en el término de un año contado desde que se firme la escritura respectiva con los trámites de ley.

5 º —Si en dicho término no se hace la implantación de automóviles, quedará caduca la concesión.

6 º —El Gobierno concede la garantía del 6 o/o de intereses sobre el capital invertido en los automóviles por el término de diez años desde que ellos sean puestos en servicio del público, debiendo comprobarse dicho capital por la empresa y un agente del Gobierno.

7 º —La tarifa de precios de transporte se fijará anualmente, de común acuerdo entre el Gobierno y la empresa.

8 º —El transporte de valijas de correspondencia postal pagará la mitad de la tarifa en toda la extensión en que se implanten los automóviles.

9 º —Serán libres de derechos aduaneros todos los materiales indispensables y estrictamente necesarios para la construcción, explotación, equipo y conservación de los automóviles y de los caminos que le sirven. Tampoco se gravará á la empresa con ningún impuesto ni patente durante los diez años indicados.

10 º —La empresa podrá transferir acciones y derechos sin alterar las bases del contrato, con aceptación del Gobierno de Bolivia.

11 º —La empresa da como garantía de ejecución, la suma de cinco

Esta Dirección opina que la empresa debe hacer las reparaciones en los caminos necesarios para sus vehículos sin subvención alguna, pero con la ayuda de las autoridades locales y la Prestación Vial. Las vías públicas no se deben entregar á una empresa particular para su uso exclusivo.

Se puede conceder la libre introducción de los materiales indispensables para el servicio público; pero no los que la empresa pueda vender á personas particulares ó sociedades anónimas.

Como el Gobierno no hace erogaciones de ninguna clase, no necesita depósito de garantía por parte del proponente.

T. Clive Sheppard, Director General de Obras Públicas.

Ministerio de Gobierno y Fomento.—La Paz, 5 de mayo de 1904.

Vista la propuesta del señor Arturo Posnansky que ofrece establecer, por su cuenta el servicio de automóviles entre La Paz y Oruro exigiendo del Gobierno una subvención de Bs. 24,000 anuales y sujetándose á las condiciones detalladas en su escrito. Vistos los informes producidos y el dictamen del señor Fiscal de Gobierno; considerando: que no existe partida ninguna en el presupuesto para la subvención que solicita el presentante; que en esa virtud, el Poder Ejecutivo no puede disponer de ningún ingreso fiscal para ese efecto, correspondiendo únicamente al Congreso Nacional señalar el destino que debe darse á las rentas del erario; que por tanto, no pueden aceptarse sino por las Cámaras Legislativas todas las cláusulas de la propuesta mencionada, se resuelve: en atención á las ventajas que puede reportar el país con la implantación del servicio de automóviles entre La Paz y Oruro y sin considerar el detalle de las condiciones de la propuesta del señor Arturo Posnansky, resérvese ella á fin de elevarla en su oportunidad ante el Poder Legislativo para su deliberación.

Regístrese y hágase saber.

PANDO.—*Claudio Pinillla*.

Ministerio de Relaciones Exteriores y Culto.—La Paz, enero 14 de 1904.

Señor:

El desarrollo que toma cada día la industria minera en Potosí, y que sin embargo no corresponde en la actualidad á las inmensas riquezas que guardan sus minas, por razón de las dificultades de transporte, ha determinado al Gobierno á procurar la construcción de una línea ferrocarrilera, que partiendo de un punto conveniente en la sección férrea de Uyuni á Challapata, llegue á la ciudad de Potosí.

El Gobierno desea que dicha línea férrea, sea construída por una empresa particular y ninguna tendrá mayores ventajas de economía que la compañía inglesa del ferrocarril de Antofagasta.

En esta virtud ruego á Ud. quiera ponerse en comunicación con el Directorio de dicha compañía é insinuarle, la conveniencia de que tome á su cargo la construcción del ferrocarril á Potosí, manifestándole además que los estudios se hacen actualmente por una Comisión de Ingenieros Nacionales á la que se ha trasmitido las siguientes instrucciones:

1 º—Con el auxilio de las cartas existentes y otros datos que la Comisión pueda recoger formará un mapa de todo el territorio que se extiende desde Potosí hasta dicho ferrocarril, teniendo por límite al Sud el camino de Cotagaita hasta Caiza, al Norte el camino de Tarapaya hasta Challapata, al

Este los alrededores de la ciudad de Potosí, al Oeste el ferrocarril de Challapata hasta Uyuni y camino carretero á Cotagaita.

2º—Dentro del espacio anterior se estudiará y colocará el trazo de un ferrocarril de Potosí á Uyuni pasando por Porco, Visicsa, Ollería y otros puntos en tal forma que se ponga de manifiesto el terreno más favorable y las llanuras más adecuadas para la construcción del ferrocarril, con indicación exacta de las alturas ó niveles.

3º—Se practicará igual estudio desde Potosí hasta Sebaruyo ú otro punto más adecuado del ferrocarril, siguiendo el rumbo de un antiguo camino que existe en esta zona y por el cual han transitado constantemente los arrieros.

4º—Se hará constar sobre el mapa los principales accidentes del terreno á uno y ouro lado de las líneas anteriores, comprendiéndose por lo menos una distancia de cinco leguas á cada lado con indicación de las minas y corrientes de agua, aprovechables para fuerza motriz, poblaciones de indígenas, fincas principales, etc., etc.

5º—Dentro del mapa descrito en el artículo 1.º se indicarán las minas más ó menos conocidas.

6º—La Comisión se organizará en dos grupos, pudiendo el uno tomar á su cargo el estudio de la vía de Potosí á Uyuni y el otro de Potosí á Sebaruyo ó Coroma.

Debo también añadir algunos de los datos basados en documentos ó estadísticas oficiales, á fin de que se sirva Ud. prestar informes concretos y con la posible exactitud á la Compañía que quiera encargarse de la construcción de la referida línea.

Tomando la ciudad de Uyuni como punto de partida, tendríamos hasta Potosí una distancia más ó menos de 225 kilómetros, que es mayor que la que existe entre esta última ciudad y cualquier otro punto de la línea hasta Challapata. De los 225 kilómetros citados, más de las dos terceras partes son de camino completamente plano, como que en efecto no es más que la prolongación de la altiplanicie.

Tomando como máximum del costo de ese ferrocarril la suma de Bs. 6.000,000, la garantía del 6 por ciento sobre este capital sería cubierto superabundantemente con la renta por el transporte de productos.

Según datos oficiales y tomando únicamente la exportación de estaño en barra y barrilla, sin considerar la de plata, cobre, cobalto y productos agrícolas y animales ascendió en 1902 á qq. 94,893, por consiguiente calculando el precio por el transporte de cada quintal en Bs. 2, pues en la actualidad se paga de Bs. 4.50 á Bs. 5, se llegaría á obtener una renta de Bs. 189,786.

Las importaciones por la Aduana de Uyuni que como Ud. sabe son destinadas únicamente á Potosí y Chuquisaca han alcanzado en 1902 á 22 millones 237,884 kilógramos ó sea más ó menos qq. 483,432.—Tendríamos pues que cobrando la misma tarifa que sobre las exportaciones se obtendría un producto de 966,864.

Ambas cantidades arrojan una renta de 1.156,650.

Espero que con estos datos y mediante el celo patriótico que le distingue obtendrá Ud. un éxito seguro en esta obra tan importante y que se halla destinada á desarrollar la industria minera, que por ahora es el único producto que podemos ofrecer á los mercados europeos.

Me es grato con este motivo ofrecer á Ud. las seguridades de mi distinguida consideración.

J. M. Saracho.

Al señor don Pedro Suárez, Encargado de Negocios de Bolivia en Inglaterra.

Londres.

Legación de Bolivia en Londres.—24 de febrero de 1904.

Señor Ministro:

Tengo el honor de acusar recepción de sus oficios N.º 11 y 12 de cuyos interesantes contenidos quedo bien enterado.

Pasando por alto el segundo citado que no exige contestación me concreto á manifestarle que acto continuo de llegar á mis manos el primero con fecha de antier, me apersoné en el despacho del señor Presidente de la Compañía del Ferrocarril deAntofagasta, con quien sostuve larga conferencia al respecto del proyecto de la nueva vía que inicia nuestro Gobierno, en lo que coadyuvaré con todo mi interés y energía.

Prestándome toda atención, con marcado interés me escuchó el citado señor asegurándome que pondría en juego los medios á su alcance en facilitación de nuestros deseos por más que le sería preciso ante todo captarse la venia de sus co-directores, y por último contar con un público dispuesto á suscribir el capital suficiente.

Como punto de partida se hace indispensable la remisión á ésta de los planos, etc., comprendiendo el estudio de la vía proyectada juntamente con todos los datos necesarios en estos casos, permitiéndome indicarle que le pareció que la vía más productiva sería la de Uyuni á Potosí.

Se hizo mención del aproximado costo del trayecto mencionado de 225 kilómetros, lo cual fué computado en £ 900,000 á razón de £ 4,000 por kilómetro ó sea próximamente doble de la suma indicada por el Gobierno y resulta que si dicho cálculo no es exagerado el producto del tráfico no bastaría para cubrir el interés del 6 por ciento sobre el capital empleado en la construcción, porque sería preciso apartar más ó menos 50 por ciento para gastos de explotación. Me esforcé en aclarar que los rendimientos por el concepto citado seguirían aumentándose de día en día por las nuevas implantaciones de industrias á que el ferrocarril daría vida.

Rémora de consideración para el lanzamiento de semejantes empresas al público en estos momentos es el rompimiento de hostilidades en el extremo levante y las amenazadas complicaciones europeas que no dejan de susurrarse en los centros políticos de las grandes capitales.

Con todo yo aseguro al señor Ministro que no cejaré en mis empeños de llevar á buen fin los deseos del Gobierno que son los míos, pues es incuestionable que la única manera de promover el desarrollo comercial de nuestro país con los de Europa estriba en la construcción de vías férreas con las que no solo podremos poner en movimiento riquezas conocidas sino dar vida á otras que se pondrían de manifiesto al abrirse paso la locomotora por suelos vírgenes.

Si al fin y al cabo, no pudiéramos llegar á un acuerdo con la compañía citada, que reconozco sería la más adecuada para la empresa propuesta, por sus conocimientos de nuestro territorio y nuestros hombres, como ya he tenido el honor de indicar antes, mis relaciones con otros grupos me hacen concebir esperanzas que muy bien pudiera llevar á cabo el negocio con alguno de ellos.

Me es grato reiterar á Ud., señor Ministro, las seguridades de mi alta consideración.

Pedro Suárez.

Señor doctor don Juan M. Saracho, Ministro de Relaciones Exteriores.

La Paz.

1º —Realizar su pensamiento de dotar al país de medios de comunicación que pusieran en movimiento sus elementos de riqueza.

2º —Hacerse de una fuente de renta, para lo cual habria que tener bien en cuenta la elección de las líneas á construirse, sobre todo las primeras que deberán ser estudiadas, consultando muy especialmente sus ventajas por constituir la base de la operación y depender, por consiguiente, de ellos el éxito de las demás.

3º —Iniciar una operación que á la vez de ser altamente benéfica del punto de vista de los fines indicados permitiría al Gobierno de Bolivia levantar el crédito de su país por el hecho de haber conseguido se lancen en el mercado financiero los fondos que sobre sus líneas férreas tengan que emitirse más tarde.

No necesitamos agregar que llegado el momento del lanzamiento de los títulos la casa bancaria emisora que intervendrá en la operación será de primer orden y á satisfacción del Gobierno, pues las circunstancias lo harían así necesario, á parte de estar comprometido nuestro crédito.

Hopkings y Gardon.

Señor Ministro de Estado en el Despacho de Fomento.

Jorge Galindo, representante del señor Roberto Suárez, concesionario para la construcción de un tranvía de la ciudad de Cochabamba á la de Quillacollo, ante los altos respetos del señor Ministro, mediante la persona de mi encargo, expongo: En cumplimiento de la cláusula 3ª de la escritura del contrato de 21 de enero del año en curso, presento al señor Ministro los planos y croquis originales, conforme á los que van á verificarse todos los trabajos del tranvía, siendo la ruta fijada el actual camino carretero.

La trocha será la misma que mide el Ferrocarril de Antofagasta á Oruro.

Todas las obras, como el puente sobre el río Rocha, se ejecutarán conforme á dichos planos.

La tarifa máxima de pasajes y carga, dentro de la que se hagan las modificaciones convenientes, se fija en la siguiente proporción:

Pasaje de 1ª clase.....	Bs.	00.60
Pasaje de 2ª clase.....	"	00.40
Por carga ó encomienda, el quintal métrico	"	00.50

Aprobados los planos, se servirá devolverlos para ejecutar las obras con sujeción á ellos.

Oruro, abril de 1904.

Jorge Galindo.

Ministerio de Gobierno y Fomento.—La Paz, 20 de junio de 1904.

Vista la anterior solicitud del representante del señor Roberto Suárez, concesionario para la construcción de un tranvía de la ciudad de Cochabamba á la de Quillacollo, en la que pide la aprobación de los planos que acompaña, conforme á los que ha de realizarse dicha construcción, así como de la tarifa máxima que se formula; y considerando: que tanto los planos como la tarifa de que hace mérito, han sido elevados á la consideración del Supremo Gobierno en cumplimiento de la cláusula 3ª de la escritura del contrato de

21 de enero del año en curso, de acuerdo con el informe de la Dirección General de Obras Públicas, se resuelve:

1º—Aprobar los planos y croquis originales levantados para la construcción del tranvía de la ciudad de Cochabamba á la de Quillacollo: debiendo la vía ser colocada á un lado del camino, de modo que no se obstruya el tránsito de vehículos, y medir la trocha un metro á fin de uniformar ésta en toda la República; y

2º—Aprobar, igualmente, la siguiente tarifa máxima, dentro de la que podrán hacerse las modificaciones convenientes:

Pasaje de 1ª clase.....	Bs.	00.60
Id de 2ª clase.....	"	00.40
Carga ó encomienda, el quintal métrico...	"	00.50

Regístrese y devuélvase.

PANDO.—*Claudio Pinilla.*

Ministerio de Relaciones Exteriores.—(N.º 73)—La Paz, á 11 de mayo de 1904.

Señor:

Preocupado el Gobierno de dotar á Bolivia con una amplia red de ferrocarriles, desea también proceder en esa materia con escrupulosa economía, y consultando el mayor acierto posible. En esa virtud, y como adición á las instrucciones que le fueron comunicadas por este Ministerio para el desempeño de las elevadas funciones que se le han encomendado, el señor Presidente de la República, me encarga decir á Ud.:

1.º—Que procure entenderse con alguna casa consultora, para que mediante la comisión que sea de práctica, se encargue de vigilar la calidad y conveniencia del material que habremos de necesitar y comprar en esa República, haciendo remitir con la oportunidad precisa.

2.º—Que tome á su cargo la contratación de ese material, comunicándonos con la frecuencia posible, las oscilaciones de los precios corrientes en Europa y América de los referidos artículos; y

3.º—Que se encargue de informarnos respecto de las ventajas y condiciones técnicas de los estudios y propuestas que le sometamos.

Es entendido que Ud., en su carácter de Representante diplomático de la Nación, tendrá Ud. la supervigilancia en toda contratación y compra de los referidos materiales, estableciéndose de esa manera el control preciso para la más correcta y económica inversión de los fondos fiscales.

Si en los mercados de esa República no pudiese Ud. terminar el arreglo indicado, sea con los agentes de la casa Lievesy ú otra análoga, se servirá comunicarlo telegráficamente á nuestro Encargado de Negocios en Inglaterra, á quien se remitirá copia del presente oficio para que él procure llenar los propósitos del Gobierno.

Reitero á Ud. los sentimientos de mi distinguida consideración.

PANDO.—*Claudio Pinilla.*

Al señor Ignacio Calderón, E. E. y M. P. de Bolivia en Norte América.

Washington.

Señor Ministro de Estado en el Despacho de Fomento.

Propone la formación de una Sociedad Anónima Constructora de los Ferrocarriles de Bolivia.

Horacio Ferreccio, Director Gerente de The Bolivian Rubber & General Enterprise Limited, y Representante autorizado, en Bolivia, de los señores Schneider & C.ª del Creusot-Francia; me presento respetuosamente ante el señor Presidente de la República por el digno órgano de Ud. señor Ministro, para someter á su consideración la siguiente propuesta de formación de una Sociedad Anónima para construir los ferrocarriles de Bolivia.

Juzgo ocioso detenerme en demostrar la importancia que tiene para el país la inmediata construcción de una red ferrocarrilera bien estudiada: ello representa la satisfacción de una necesidad absoluta por todos sentida y comprendida, hasta el punto de haber llegado á formar una convicción nacional.

Esto sentado, solo resta determinar cual sería la forma más ventajosa para llegar á la solución apetecida; y á ello tiende la propuesta que á continuación presento.

Es innegable que la suma de que actualmente dispone el Gobierno Boliviano para construir sus ferrocarriles es insuficiente para atender simultáneamente á la construcción de las diversas líneas que necesita el país, ya para cumplir el formal compromiso que contrajo en el último pacto internacional: ya para ligar entre sí las diversas capitales de la República, estableciendo entre todas ellas una corriente efectiva de intercambio, de afecto y de progreso, ya para proteger debidamente las industrias que en cada una de las variadas regiones del país languidecen por falta de vías de comunicación; ya, en fin, para procurar á la Nación Boliviana fáciles salidas hasta el mar, á fin de que pueda comunicarse ventajosamente con el resto del mundo.

En mi opinión solo dos caminos ábrense á los Estadistas Bolivianos para resolver el problema: ó atender paulatinamente á la construcción de estas obras, teniendo que esperar el éxito de la primera para acometer la segunda, y así sucesivamente; ó aumentar el capital nacional por medio de la Asociación, hasta un límite tal que les permita abordar y resolver de un solo golpe todo el problema.

El primer plan tendría, á mi juicio, tres inconvenientes capitales: en primer lugar, sería sumamente difícil determinar cual sería la línea preferida, para principiar con ella la red proyectada: son tantos y tan grandes los intereses que merecen preferencia en cada una de las regiones del país, tantos y tan grandes los males que la falta de ferrocarriles causa á cada una de ellas; es tal y tan grande la importancia, de índole tan diversa, que tiene cada uno de los Departamentos de Bolivia, que sería, repito, excesivamente difícil determinar cual de ellos ha de ser el preferido; en segundo lugar, por muy justa que fuera esa elección, crearía á no dudarlo fuertes resistencias de parte de los rezagados; no es humano exigir que quien sufre las consecuencias de la falta de una cosa esencial para su vida y su progreso, vea tranquilamente que se le acuerda primero al vecino!: en tercer lugar, y finalmente, si se adoptara este camino no será por cierto la generación presente, ni la inmediata siguiente, las que verán la obra terminada, puesto que el procedimiento así, tendría que ser fatalmente lentísimo; y yo pienso que todo hombre que quiere verdaderamente á su país, quiere verlo cuanto antes en plena marcha hacia adelante en la vía de la prosperidad, de la grandeza y del progreso.

Juzgo que lo expuesto basta para demostrar que se impone el segundo término del dilema; esto es: la Asociación; y en esta virtud consigno en seguida las condiciones fundamentales del pacto.

1.º—El Cobierno de Bolivia, consiente, en contribuir á la formación de una Sociedad Anónima de responsabilidad limitada; con domicilio legal en la ciudad de París, capital de la República Francesa; bajo la denominación

11.°—La Compañía Constructora de los Ferrocarriles de Bolivia se encargará de la construcción de las siguientes líneas:

a)—de Viacha á Oruro.

b)—de Oruro á Cochabamba.

c)—de Sucre á Potosí.

d)—de Potosí á Sevaruyo.

e)—de Uyuni á Tupiza.

f)—de La Paz á Puerto Pando.

Estas líneas representan un kilometraje total aproximado de un mil doscientos kilómetros; y su costo de construcción, también aproximado, sería de ciento diez millones de francos.

La Compañía se encargará también, por excepción, de la construcción de un camino carretero de Cochabamba á Santa Cruz, cuya extensión aproximada sería de seiscientos kilómetros con un costo de tres millones de francos.

12.°—El Gobierno entregará á la Compañía gratuitamente, y libres de todo impuesto, los terrenos fiscales necesarios para todas estas vías y sus dependencias; y autorizará la expropiación, conforme á la ley, de los de propiedad particular.

13.°—El Gobierno de Bolivia concederá á la Compañía, en propiedad perpetua y definitiva, libre de todo gravamen, una legua cuadrada de terreno baldío, por cada kilómetro lineal de ferrocarril construído, en lotes alternados y en terrenos colonizables. La ubicación de estos terrenos se hará de común acuerdo entre el Gobierno y la Compañía, una vez que se entregue cada línea á la explotación.

14.°—El Gobierno de Bolivia otorga á la Compañía, la garantía de tres por ciento anual de interés sobre el capital en la construcción de cada línea, en la adquisición de terrenos de expropiación, en el material rodante y fijo, y en las instalaciones necesarias para la explotación. Esta garantía será pagada, si llegara el caso, por semestres vencidos, afectándose expresamente á su servicio, y en primer término, los ingresos de la Nación.

15.°—El monto total del capital que debe invertirse en cada línea, será fijado después de los estudios definitivos del trazo, mediante acuerdo entre el Gobierno y la Compañía.

16.°—La trocha adoptada para todas las líneas será la de un metro, construyéndose conforme á las reglas técnicas que aseguren su estabilidad, solidez y seguridad

17.°—Sesenta años después de aprobado este contrato por el Gobierno boliviano, todas las líneas indicadas en la cláusula 11.° pasarán á ser propiedad exclusiva de la Nación, con el material rodante y fijo, y las instalaciones respectivas, sin remuneración alguna para la Compañía.

18.°—El Gobierno conviene en que todo el material necesario para la construcción de los ferrocarriles de que se trata, sea comprado á los señores Schneider & C.ª del Creusot; quienes garantizan su buena calidad y precios equitativos.

19.°—La Compañía gozará para todas las líneas que se indican, durante veinticinco años, del privilegio de zona de cincuenta kilómetros á cada lado de sus líneas, de modo que no se podrán construir otras paralelas á menor distancia de la indicada.

20.°—Las tarifas y demás condiciones de explotación de los ferrocarriles de la Compañía, serán oportunamente sometidas al Gobierno de Bolivia, con cuya aprobación se pondrán en vigencia.

21.°—Se declara libre de todo derecho, ó impuesto, fiscal y municipal, la introducción al país de todos los materiales necesarios para la construcción de las líneas de la Compañía y su explotación; como ser: máquinas, tren rodante, durmientes, rieles, útiles diversos, combustible; y, en una palabra, de todo cuanto importe la Compañía para sus líneas ú oficinas con los fines indicados.

36.°—Si pasaran los cuatro meses establecidos en la cláusula 5.ª para la ratificación de este contrato por las firmas que represento sin que esta ratificación sea debidamente hecha, el presente contrato se tendrá por nulo y sin valor alguno.

He aquí señor Ministro, las condiciones fundamentales de la negociación que propongo, juzgándola altamente ventajosa para la Nación Boliviana y para las firmas cuya representación ejerzo.

En consecuencia, pido al señor Presidente, por el digno intermedio de Ud. señor Ministro, que si tal es también su concepto se sirva resolver:

1.°—Que se traslade al Banco de Francia en calidad de depósito, á la orden del Gobierno de Bolivia, la suma de veinticinco millones de francos:

2.°—Que se haga otro depósito igual de veinticinco millones de francos en las mismas condiciones tan pronto como se reciba la segunda entrega que debe hacer el Gobierno de los EE. UU. del Brasil; y

3.°—Que se someta esta propuesta al Honorable Congreso apenas se reuna, con un Mensaje especial de recomendación, para que se sirva resolver lo que estime conveniente.

Tengo el honor de ofrecer al señor Presidente y al señor Ministro las seguridades de mi respetuosa consideración.

La Paz, junio 8 de 1904.

Horacio Ferreccio.

Ministerio de Gobierno y Fomento.—La Paz, 10 de junio de 1904.

Vistos el anterior memorial de don Horacio Ferreccio, en que á nombre de los señores Schneider y C.ª del Creusot de Francia, propone la formación de una compañía anónima constructora de una red ferrocarrilera en Bolivia, con un capital de 120 millones de francos, compañía de la cual el Gobierno formará parte como accionista con el aporte de una cantidad de 50 millones, y considerando: que el peticionario se limita, por ahora á solicitar la remisión de su propuesta al conocimiento del H. Congreso Nacional, con mensaje especial, y que el Gobierno deposite en el "Banco de Francia" los fondos que destinare para el efecto; que es atribución del Poder Legislativo conceder subvenciones ó garantías de interés para la construcción de ferrocarriles y demás empresas de vialidad; se resuelve: la referida propuesta de los señores Schneider y C.ª y las otras análogas que han sido y fueren presentadas al Gobierno; pasen á la deliberación del próximo Congreso, á quien compete resolver la aplicación que habrá de darse á los fondos provenientes de la indemnización brasilera, y estudiar y calificar la preferencia de ellas.—Regístrese.

PANDO.—*Claudio Pinilla.*

Ferrocarril, en atención á que el referido impuesto ha sido suprimido por la Ley de 13 de diciembre de 1902.

Se funda la reclamación en las cláusulas 3.ª y 4.ª del contrato de 11 de abril de 1890, celebrado entre el Supremo Gobierno de Bolivia, representado por los señores Aniceto Arce, Presidente de la República y Telmo Ichazo, Ministro de Hacienda é Industria, por una parte, y, por la otra, don Luis M. Solá, apoderado de la Compañía Huanchaca de Bolivia, concesionaria para la construcción del Ferrocarril en la sección de Ascotán á Oruro.

Las cláusulas indicadas son éstas:

"3.ª—Para los efectos de la cláusula 8.ª de la Ley de 31 de octubre de 1889, se establece como fondo de garantía el exceso de entradas fiscales que se obtengan en lo futuro sobre la base de (Bs. 3.317,930,) tres millones trescientos diez y siete mil novecientos treinta bolivianos, á que asciende el presupuesto de ingresos del año corriente y se afecta especial y señaladamente á este servicio el aumento de las entradas nacionales procedentes del impuesto que grava la producción de pastas y metales de plata en la República sobre la base de (Bs. 746,000), setecientos cuarenta y seis mil bolivianos, en que se ha presupuestado dicha entrada en el año corriente."

"4.ª—En virtud de lo pactado en la cláusula que antecede, se aplicarán al servicio de la garantía que motiva este contrato con preferencia á cualquiera otra obligación presente ó futura, todas las entradas nacionales de cualquiera procedencia que sean, que eleven ó aumenten el Presupuesto Nacional de ingresos de la enunciada cifra de (Bs. 3.317,930,) tres millones trescientos diez y siete mil novecientos treinta bolivianos, afectándose especialmente al repetido servicio los aumentos de entradas procedentes del impuesto sobre pastas y metales de plata, cuyo monto actual es de (Bs. 746,000,) setecientos cuarenta y seis mil bolivianos."

La Ley de 21 de octubre de 1890, que el señor Subadministrador del Ferrocarril cita como aprobatoria "de modo expreso," del tenor del contrato de 11 de abril del mismo año, dice:

Apruébase los artículos 5.º, 6.º y 7.º del contrato firmado entre el Gobierno de Bolivia y la Compañía Huanchaca, relativo á la prolongación del Ferrocarril de Uyuni á la ciudad de Oruro, por estar conformes con las disposiciones de la Ley de 31 de octubre de 1889.

Esta aprobación legislativa no comprende, pues, á todas las partes del contrato de 11 de abril de 1890, sino únicamente á las cláusulas 5.ª, 6.ª y 7.ª del dicho contrato, que se refieren al término para la entrega de la línea, multa que se debía pagar si se faltase á la entrega en dicho término, valorización del costo de línea, arbitraje en caso de controversia y transferencia de sus derechos, acciones y obligaciones; y no á la fijación de garantía determinada para el pago de intereses por el capital invertido en la construcción.

Sin embargo de no existir aprobación expresa, pueden reputarse perfectamente legales las estipulaciones de las cláusulas 3.ª y 4.ª en razón de que el artículo 9.º de la Ley de 31 de octubre de 1889, estatuyó que "quedan libradas al Poder Ejecutivo las demás estipulaciones complementarias" de dicha Ley; la misma que en su artículo 1.º concede la garantía del 6 por ciento de intereses por veinte años, sobre el capital que la Compañía Huanchaca de Bolivia hubiese empleado en la construcción del repetido Ferrocarril de Uyuni á Oruro; y, por consiguiente, el Gobierno de Bolivia, al comprometer la fe nacional al cumplimiento del contrato de 11 de abril, ratificado por el de 26 de agosto de 1890, lo ha hecho sin trasgresión de Ley alguna.

Los rendimientos del Ferrocarril, desde el arreglo de 25 de diciembre de 1897, han satisfecho plena y, aun, superabundantemente, el monto de los intereses sobre la cantidad de £ 750,000 fijada como costo de construcción; por tanto, lo reclamado solo se referiría á emergencias posteriores, que hasta cierto punto, son de mera previsión.

Desde el año de 1890, las rentas nacionales han sobrepasado en mucho de los Bs. 3.317,930 á que ascendió el Presupuesto Nacional de ese año; no siendo, por consiguiente, necesario añadir una nueva garantía de carácter igualmente general, á la que señala como fianza "todas las rentas nacionales," ni tampoco el fijar uno ú otro ingreso determinado que sustituya al impuesto derogado sobre pastas y minerales de plata, puesto que el ingreso que se determinase, se hallaría comprendido en el total de las rentas generales.

Entiende este Ministerio que cualquiera falla que resultare en los ingresos del Ferrocarril con relación á los intereses garantizados, tendría que ser debidamente liquidada, después de presentados los balances y comprobantes respectivos; y, con su resultado, podría fijarse la partida correspondiente en el Presupuesto Nacional para que el Estado satisfaga el quebranto, siempre que el Supremo Gobierno no pudiese hacerlo de inmediato, suspendiendo otros servicios de menor importancia.

Aprovecho de esta oportunidad para suscribirme del señor Secretario del H. Senado Nacional, muy atento y obsecuente servidor.

Andrés S. Muñoz.

Ministerio de Fomento é Instrucción Pública.—La Paz, 19 de septiembre de 1903.

Al señor Presidente de la H. Cámara de Diputados.

Presente.

H. señor:

Tengo la honra de acusar recibo de su atento oficio de 17 del mes en curso, en el que se sirve Ud. poner en mi conocimiento, que esa H. Cámara ha aprobado la Minuta de Comunicación por la que se insinúa al Poder Ejecutivo el nombramiento de una comisión investigadora acerca del estado actual del servicio en el Ferrocarril de Antofagasta á Oruro.

En contestación me es grato manifestar á Ud. que, conforme á lo expuesto en la Memoria del ramo y en la información verbal del Ministro de Fomento, con motivo de la petición del H. Diputado por Paria, el Supremo Gobierno tiene acordado organizar las comisiones precisas para estudiar el funcionamiento del referido Ferrocarril en sus relaciones con el servicio al público é investigar la efectividad de las reclamaciones producidas, para examinar el estado de la línea y del material rodante, así como para estudiar y proponer las modificaciones que convendría iniciar en los convenios existentes ó para la celebración de un nuevo contrato con la Empresa concesionaria que, sin perjudicar los intereses propios de ésta, preste mayores facilidades que al presente, al desarrollo del comercio y de las industrias nacionales, particularmente de la minera, y al servicio general del público.

Dejando así satisfecha la insinuación de la H. Cámara de Diputados, me repito de su digno Presidente muy atento servidor.

JOSÉ MANUEL PANDO.

Andrés S. Muñoz, Ministro de Fomento.

Ministerio de Fomento é Instrucción Pública.—La Paz, 14 de octubre de 1903.

Al señor Subadministrador del Ferrocarril de Antofagasta á Oruro.

Oruro.

Señor:

Con fecha 12 del mes en curso, he dirigido al señor Prefecto de ese Departamento, el siguiente oficio:

"Ministerio de Fomento é Instrucción Pública.—La Paz, 12 de octubre de 1903.—Al señor Prefecto y Comandante General del Departamento de Oruro.—Oruro.—Señor:—En vista de las reclamaciones que hace el público respecto al servicio del Ferrocarril de Antofagasta á Oruro, de las indicaciones de la Inspección Fiscal del mismo Ferrocarril, de la insinuación dirigida por la H. Cámara de Diputados en su Minuta de Comunicación de fecha 17 de septiembre último, y. sobre todo para realizar el pensamiento del Supremo Gobierno, manifestado en la Memoria que este Ministerio presentó al Congreso actual, se ha resuelto comisionar á esa Prefectura para que organice con el mejor personal que viere conveniente, dos comisiones patrióticas encargadas de estudiar é informar al Gobierno, á la mayor brevedad posible, relativamente al indicado servicio, en la siguiente forma:—La primera comisión, se encargará de estudiar el funcionamiento del Ferrocarril en sus relaciones con el servicio al público en general, investigando la efectividad de las diversas reclamaciones producidas contra esa Empresa y publicadas en varios órganos de la prensa periodística del país.—Esta misma comisión se ocupará, después de hechos los anteriores estudios é investigaciones, de proponer las modificaciones que, en su concepto, convendría iniciar se produzcan en los contratos que existen entre el Gobierno y la Empresa del Ferrocarril, ó bien para la celebración de un nuevo contrato que, sin perjudicar los intereses propios de la Empresa, preste mayores facilidades que al presente al desarrollo del comercio y de las industrias nacionales, particularmente de la minera, y al servicio general del público, poniéndose de acuerdo y cambiando ideas al respecto con la Empresa del Ferrocarril por intermedio de su Representante legal, el señor Subadministrador residente en Oruro, á quien se dirigirá el Ministerio con este objeto.—Para ello tendrá en cuenta las leyes existentes y los contratos y acuerdos pertinentes que se hallan en vigencia.—La segunda comisión, examinará el estado de la línea (vía permanente) y del material rodante, constatando, hasta donde sea posible, la seguridad ó inseguridad de la primera, y las condiciones en que se encuentra el segundo; si se halla garantizado el buen servicio, si el material existente está en conformidad á las estipulaciones actualmente vigentes y cuales serían las modificaciones que, á su juicio, se deberían introducir en lo relativo á esta parte de dichas estipulaciones, para pactarlas en contratos posteriores, consultando siempre, tanto la estabilidad del buen servicio, como las emergencias que pudieran sobrevenir en lo futuro.—El señor Inspector Fiscal del Ferrocarril de Antofagasta, auxiliará á ambas comisiones, sin formar parte integrante del personal de ellas, suministrándoles todos los datos que le pidieren y haciendo las indicaciones precisas.—No puede ser más oportuno el momento actual para realizar esos estudios y proponer nuevos arreglos á la Empresa del Ferrocarril, una vez que se halla próximo á terminar el contrato de arrendamiento celebrado entre la Compañía Huanchaca de Bolivia y la "Antofagasta and Bolivia Railway Limited", concesionaria del indicado Ferrocarril.—Dejando todo lo demás encomendado al tino, competencia y sagacidad de esa Prefectura, que dará cuenta del cumplimiento de su cometido á este Ministerio, para los efectos consiguientes, y recomendándole dé todas las facilidades necesarias á las Comisiones que organice, interviniendo personalmente, siempre que lo considere conveniente, para el mejor éxito de esas labores, me es grato repetirme de Ud., señor Prefecto, muy atento y seguro servidor.—Andrés S. Muñoz."

Que trascribo á Ud. á fin de que se sirva prestar á ambas comisiones todas las facilidades posibles para el mejor desempeño de su cometido, tanto en beneficio del público, el comercio y las industrias, como en interés y salvaguardia de los derechos del mismo Ferrocarril.

Quedo de Ud. atento servidor.

Andrés S. Muñoz.

Ministerio de Gobierno y Fomento.—La Paz, 5 de diciembre de 1903.

Al señor Inspector Fiscal del Ferrocarril de Antofagasta á Oruro.

Oruro.

Señor:

Me es grato corresponder á su atento oficio de 5 del actual, junto con el que he recibido los obrados relativos á la reclamación del señor Casimiro Dupleich, sobre devolución de fletes cobrados por el Ferrocarril de Antofagasta, y las notas cambiadas entre Ud. y la Subadministración de dicha empresa.

Reconociendo el patriótico celo de Ud., en el ejercicio de sus delicadas funciones, paso á ocuparme de los puntos tratados en la citada correspondencia.

El Ferrocarril de Antofagasta á Oruro, está constituido por una sociedad inglesa, que ha aportado capital propio y, por tanto, constituye una empresa particular, distinta de las de igual índole, que suelen organizarse por cuenta y con fondos del Estado. Pero, las empresas que se rozan directamente con los intereses generales, se encuentran bajo la supervigilancia del Gobierno, en lo que atañe á sus relaciones con el público y con el Fisco, quedando á salvo su libertad de acción en cuanto á su régimen y reglamentación interna. Tal sucede, por ejemplo, con las compañías de navegación y otras de índole especial. Las leyes de cada país determinan los alcances de esa supervigilancia y la manera de ejercerla.

La garantía que el Estado presta á las compañías constructoras de vías férreas, de un interés determinado sobre el monto de lo invertido, tiene por objeto fomentar la realización de esta clase de obras, estimulando la concurrencia de capitales. Naturalmente en este caso, la intervención del Gobierno es más inmediata y se dirige principalmente á comprobar la efectividad de las sumas empleadas, los ingresos y egresos de la empresa y el fiel cumplimiento de las obligaciones contraídas por los concesionarios, en reciprocidad de las franquicias y privilegios que se le otorgan. Esta intervención tiene que ajustarse también á las leyes respectivas y á los contratos celebrados. Dentro de esta norma de conducta debe desenvolver su acción el representante de los intereses fiscales.

Por lo demás, y como queda dicho, la empresa tiene el derecho de manejar con propia iniciativa, los negocios á que se consagra, en lo que toca á su régimen interno, dado su carácter industrial.

Concretando mis observaciones á los puntos contenidos en los oficios cuyas copias me ha enviado Ud., la Ley de 18 de noviembre de 1893, en su artículo 3.°, el Decreto Supremo de 13 de junio de 1894, en sus artículos 20, 21 y 22 y el igual de 29 de enero de 1898 en sus artículos 18 y 19, señalan las condiciones en que la empresa debe tener el material rodante destinado al servicio de la sección garantizada. Finalmente, la cláusula 9.ª del contrato celebrado en 25 de diciembre de 1897, determina el número de locomotoras, carros y demás piezas de material rodante que debe tener la empresa en la indicada sección, refiriéndose al acta de igual fecha, que contiene el detalle res-

pectivo. A ese detalle debe atenerse la Inspección Fiscal, para exigir de la Compañía, el cumplimiento de su deber, en lo que á este punto atañe.

Las juiciosas observaciones formuladas por Ud., con respecto á lo deficiente del servicio, manifiestan que los elementos de que dispone la empresa, no son ya bastantes para atender el tráfico de la línea que ha tomado gran incremento. Esas observaciones, que bien ha podido Ud. trasmitir á la empresa por vía de indicación, para que procure aumentar su material, demuestran la necesidad de revisar las estipulaciones de los arreglos vigentes: materia cuya consideración preocupará al Gobierno, por ser de su incumbencia. Una vez que la aglomeración de carga y de pasajeros, exige el aumento de vehículos de conducción, correspondería á la empresa adquirirlos sin que le sea forzoso aumentar su capital, recurriendo á fondos provenientes de sus ganancias con los que, sin necesidad de nuevas garantías, llegaría á elevar sus utilidades.

Este Ministerio, procurará ocuparse del asunto con el representante de la empresa, tomando en cuenta las indicaciones de Ud.

Pero, como en breve ha de reasumir la Compañía propietaria del Ferrocarril, la dirección de sus negocios, si no renueva su contrato de arrendamiento con la Compañía Huanchaca, conviene esperar que se produzca uno ú otro de estos extremos, para iniciar las gestiones del caso.

Entretanto, creo necesario que esa Inspección Fiscal, manteniendo con el Ferrocarril las más cordiales relaciones, se limite á procurar por medios amigables el mejor servicio posible, en amparo de los intereses del comercio y en cumplimiento de las disposiciones legales de la materia.

En cuanto á la orden dictada por la Administración General del Ferrocarril, prohibiendo la aceptación de los billetes del Banco del Comercio, oportunamente anuncié á Ud. que habia trascrito sus informaciones, al señor Ministro de Hacienda, por tratarse de un asunto que se relaciona con su ramo. Sé también que la medida en cuestión ha sido ya revocada habiendo desaparecido, felizmente, la dificultad. Empero, conceptúo, al mismo tiempo, que no es del resorte de la Inspección Fiscal, el dirigir incitativas para la aceptación de billetes de Banco, cuya circulación no es, por otra parte, forzosa, por no ser ellos papel moneda de curso obligatorio. El aviso que, en previsión de perturbaciones graves, se sirvió Ud. dar al Gobierno, con la oportunidad debida, era suficiente para cubrir la responsabilidad de esa Inspección, cuyo celo me complazco en reconocer.

Dejando así contestado su estimable oficio de 5 del actual, me repito de Ud atento servidor.

L. Ipiña.

Ministerio de Gobierno y Fomento.—La Paz, 12 de marzo de 1904.

Al señor Subadministrador del Ferrocarril de Antofagasta.

Oruro.

Señor:

El señor Inspector Fiscal del Ferrocarril se ha dirigido á este Ministerio dando cuenta de algunas irregularidades en la llegada y salida de los trenes, cuyo retardo de cuatro ó más horas es de un evidente perjuicio para el público. No es de suponer que la falta de aviso á dicho funcionario hubiera obedecido al deseo de dejar ocultos estos hechos, pero no es posible dudar de que todos ellos han provenido de faltas de los subalternos, dando, de ese modo, un proceso incorrecto al servicio ordinario del ferrocarril.

El señor Inspector Fiscal habla asimismo de que los tipos de cambio para el pago de los fletes y pasajes en la sección de Ollagüe á Antofagasta se

fijan sin previo aviso á la Inspección Fiscal. Como dicho funcionario tiene atribuciones que se rozan con los intereses del público y principalmente en lo que se refiere á las colisiones que puedan producirse con los intereses de la Compañía que Ud. representa, está dentro de sus deberes la investigación de todo aquello que pueda ocasionar gravámenes ó perjuicios al público.

El Gobierno no puede renunciar á su facultad privativa de conciliar unos intereses con otros y defender al vecindario contra irregularidades que no se salvan con la libre concurrencia, como sucede con empresas que prestan servicios susceptibles de mejorar por la acción de quienes tienen especulaciones de análoga índole.

En esta virtud, espero que la Compañía Inglesa procurará regularizar su servicio para que no se conceptúen transgredidas las estipulaciones de pactos bilaterales que se hallan en vigor.

De Ud. atento seguro servidor.

L. Ipiña.

Ministerio de Gobierno y Fomento.—La Paz, 12 de marzo de 1904.

Al señor Inspector Fiscal del Ferrocarril de Antofagasta á

Oruro.

Señor:

Doy respuesta á su oficio de 2 del actual.

En efecto las compañías ferroviarias deben dirigir sus reclamos y observaciones al Inspector Fiscal, de manera que, no teniendo ese carácter la exhibición de tarifas ni presentación de poderes, no se hallan comprendidos dichos actos dentro del artículo 35 á que Ud. se refiere. Todo lo referente al buen servicio público debe ser vigilado por esa Inspección Fiscal, sin aguardar reclamos, ni mucho menos denuncias de quienes han cometido irregularidades.

Ha procedido Ud. pues, dentro del límite de sus atribuciones al investigar personalmente las causas que habian motivado los retardos de 23, 25 y 29 de febrero en la llegada y salida de los trenes.

Estas irregularidades, que redundan en perjuicio del comercio y del público en general, no son comunicadas á Ud. porque no es regular que la persona de quien parte un hecho contrario á las leyes, se apresure á comunicarlo á la autoridad encargada de su vigilancia.

Respecto á los tipos de cambio para el pago de fletes en la sección de Ollagüe á Antofagasta, bien sabe esa Inspección que la Empresa del Ferrocarril no puede cobrar mayores fletes que los fijados de antemano y cuya aprobación provisional se ha hecho por el Gobierno.

El cambio debe sujetarse al tipo que fijen los Bancos y casas comerciales, previo acuerdo con Ud.

En vista de sus denuncias este Ministerio se ha dirigido á la Subadministración del Ferrocarril en nota, cuya copia legalizada, encontrará Ud. adjunta.

De Ud. atento y seguro servidor.

L. Ipiña.

INFORME

DE LA INSPECCIÓN FISCAL DEL FERROCARRIL DE ANTOFAGASTA Á ORURO.

Inspección Fiscal del Ferrocarril de Antofagasta á Oruro.—Sección boliviana.—Junio 30 de 1904.

Al señor Ministro de Gobierno y Fomento.

Señor:

Los detallados informes que elevé ante los señores Ministros de Fomento en los años de 1901, 1902 y 1903, con el respectivo proyecto de Ley de Ferrocarriles, me exonera al presente de la obligación de repetir la misma prolija información, con tanto mayor fundamento, cuanto que dichos informes y los que se producían en el curso de las labores de la Inspección Fiscal, no han servido de antecédente alguno, para poder determinar con precisión, los derechos y obligaciones de la Empresa del Ferrocarril en sus relaciones con el Supremo Gobierno y la Inspección Fiscal.

El señor Ministro tiene conocimiento del incidente parlamentario que se produjo el año próximo pasado en la información solicitada por el H. Benigno Guzmán, acerca del mal servicio y abusos cometidos por la administración del Ferrocarril, con cuyo motivo el señor Ministro de Fomento de esa fecha, doctor Muñoz, apreció las funciones y atribuciones de la Inspección Fiscal, reduciéndolas á su mínima expresión, casi á una oficina que debía tomar conocimiento de lo que buenamente quisiera hacerle saber la Administración del Ferrocarril, la que engreida con esa victoria, consideró á la Inspección Fiscal en una situación desairada, restringiendo las informaciones de su servicio y sus un tanto soberbias relaciones, á lo absolutamente indispensable: por lo que el Inspector Fiscal que suscribe, en resguardo de su dignidad funcionaria, de su labor y de las atribuciones de su cargo, se vió obligado á publicar un folleto en diciembre último, con el resumen detallado de todos sus informes acerca de la Empresa del Ferrocarril de Antofagasta á Oruro, de las deficiencias é irregularidades de su servicio, en sus relaciones con el Supremo Gobierno, la Inspección Fiscal, el comercio y las industrias del país: servicio y relaciones sobre los que ya nada es posible agregar, por lo que me limito á reproducir en todas sus partes los informes del mencionado folleto, permitiéndome enviar á ese Ministerio un nuevo ejemplar.

CUENTA DE LA GARANTÍA DEL GOBIERNO

La Compañía Huanchaca que tuvo la administración del Ferrocarril como arrendataria de él, desde su inauguración en 15 de mayo de 1892 hasta el 31 de diciembre de 1903, recién ha terminado de remitir á la Inspección Fiscal, las Cuentas de Ingresos y Gastos de Explotación del segundo semestre del año pasado.

Haciendo el cómputo de todas esas cuentas desde 1898 á 1903, cuyo resumen semestral se ha publicado al final del folleto de la Inspección Fiscal, se desprende el adjunto Resumen General de Ingresos y Gastos de Explotación, que manifiesta el resultado de la Cuenta de la Garantía del Gobierno al 31 de diciembre último, por la que se constata, la existencia de un saldo no aplicado y disponible para futuras eventualidades, de un millón novecientos cinco mil ochocientos ochenta y cuatro bolivianos, treinta centavos (Bs. 1.905,884.30 cts.), después de que los ingresos han alcanzado para cubrir to-

dos los gastos de explotación y para pagar seiscientos mil bolivianos anuales como intereses del capital invertido en la construcción de la sección garantizada de Uyuni á Oruro, que por la transacción de 25 de diciembre de 1897, se estimó en la suma de diez millones de bolivianos de á diez y ocho peniques.

Me permito llamar la atención del señor Ministro al saldo anteriormente anotado, que es el que resulta de las cuentas del Ferrocarril tales como han sido presentadas por la Administración, sin tomar en cuenta ninguna de las observaciones formuladas por la Inspección Fiscal, la que si se le hubiese permitido hacer un riguroso examen, conforme á ley, de todos los ingresos y gastos de explotación del Ferrocarril, con sujeción al Decreto Reglamentario de 29 de enero de 1898, habría podido constatar un saldo no aplicado y disponible al 31 de diciembre de 1903 mucho mayor del saldo anotado de (Bs. 1.905,884.30 cts.) un millón novecientos cinco mil ochocientos ochenta y cuatro bolivianos treinta centavos, al estado de que los intereses de seiscientos mil bolivianos anuales sobre diez millones garantizados por el Gobierno, hasta el 15 de mayo de 1912, podrían considerarse ya ingresados en las arcas de la Empresa, pudiendo por lo mismo ésta, reducir sus actuales tarifas por lo menos en un 35 o/o, lo suficiente para cubrir sus gastos de explotación, dejando todavía á su favor un margen de utilidades, que elevaría los intereses sobre su capital al 8 o/o anual, superior al 6 o/o garantizado por el Gobierno.

Acerca del saldo anotado, cuya comprobación fué siempre negada de una manera absoluta por la administración del señor Julio Pinkas, es muy sugestivo lo publicado por este señor en "El Diario" de Antofagasta correspondiente al 26 de abril último, en el que refiriéndose á la nueva administración del Ferrocarril y á las utilidades obtenidas por la Empresa, dice así:

"Que el ferrocarril de Antofagasta á Bolivia, se contente con el 10 o/o de dividendo que al entregar la administración dejé asegurado, que baje la tarifa en la lucha de la competencia libre y que trate de contentar á sus clientes en vez de guerrearlos como actualmente hace."

Es de advertir que según el informe del Director técnico de ferrocarriles en Chile ingeniero Huet, el comercio boliviano contribuye á los ingresos del Ferrocarril de Antofagasta, en la sección chilena, con un 80 o/o de los ingresos brutos.

Quizá sea este el lugar para trascribir lo que el gran diario "La Prensa" de Buenos Aires dice en su editorial de 13 del presente mes, al hablar de los ferrocarriles argentinos y de sus ingresos y de la necesidad de reformar la Ley ferrocarrilera, en los siguientes términos:

"Desde luego, el hecho de que haya empresas que, después de las franquicias, exenciones, monopolios y privilegios con que el Estado ó el país las ha favorecido durante más de treinta años, repartan utilidades anuales de un 7 ó un 8 por ciento, como sucede, demuestra que sus tarifas son excesivas. Si esa utilidad por sí sola no probase que las empresas de ferrocarriles en nuestro país no creen todavía que ha llegado la oportunidad de que devuelvan ó retribuyan, en forma de tarifas baratas, las enormes facilidades con que se las ha favorecido, hay otras observaciones que afirmarán igual convencimiento."

Otro tanto y con mayores razones podríamos afirmar en Bolivia. En efecto los ingresos y utilidades del Ferrocarril desde el año de 1898 en que recién empezó á remitir sus documentos á la Inspección Fiscal, se han mantenido en una prosperidad constante, como resulta del Cuadro de Ingresos y Gastos de explotación que cursa en el folleto publicado por esta Inspección Fiscal, que arroja entre otros, los siguientes datos estadísticos:

En el año 1898 á raiz de la elevación de tarifas á su máximum acordada por el Gobierno, el Ferrocarril tuvo el siguiente movimiento computando en globo el movimiento de subida como el de bajada.

9,952 pasajeros de 1ª clase. 29.221 de 2ª clase. 6,872 qq. métricos de equipaje. 468,808 qq. métricos de carga general, que dieron como

entrada bruta Bs. 950,456.39 centavos, con un gasto total de Bs. 611,047.27 centavos.

En el año próximo pasado el movimiento del Ferrocarril ha sido el siguiente: 14,551 pasajeros de 1ª clase. 51,247 de 2ª clase. 7,498 qq. métricos de equipaje. 1.117,369 qq. métricos de carga general, que han dado como entrada bruta Bs. 1.343,385.29 con un gasto total de Bs. 744,493.98 centavos.

Se ve pues, que en el trascurso de seis años de 1898 á 1903, ha aumentado el movimiento de pasajeros de 1ª clase en un 44 por ciento; el de pasajeros de 2ª clase en un 79 por ciento; el equipaje en un 9 por ciento; y la carga general en un 138 por ciento: mientras que los ingresos acusan, un aumento solo de 41 por ciento, con un aumento de un 21 por ciento en los gastos de explotación.

§

NUEVA ADMINISTRACIÓN DEL FERROCARRIL

Los propietarios del Ferrocarril de Antofagasta á Oruro que constituyen la sociedad The Antofagasta and Bolivia Railway Company Limited se han hecho cargo de la administración de la empresa desde el 1.º de enero del presente año, y como sus principales empleados han venido por primera vez al país, cuyas condiciones en relación con el Ferrocarril necesitaban estudiar previamente, se consideró prudente según lo expresó el mismo Gobierno, dejarles el tiempo suficiente para que pudiesen estudiar las deficiencias y consiguientes reformas que pudieran y debían introducirse en el servicio del Ferrocarril; de suerte que esta razón agregada á las anteriormente consignadas, vino á restringir todavía más, las labores de la Inspección Fiscal durante el primer semestre del presente año.

Desde un principio se ha venido observando que la nueva Administración del Ferrocarril sobre informaciones suministradas por la anterior, ha traido propósitos fijos de restringir en lo posible la intervención del Gobierno, de las autoridades, así como del Inspector Fiscal, cuyas atribuciones no han podido fijarse hasta la fecha con alguna precisión.

La The Antofagasta and Bolivia Railway Company Limited obedeciendo al espíritu que anima á todas las empresas ferrocarrileras inglesas, cree que ella sola es la que tiene la facultad y el derecho de ver las deficiencias de su servicio sin ingerencia ni control de funcionarios extraños á su mecanismo, para proveer á sus necesidades también dentro del criterio exclusivo de su sola voluntad.

Al frente de la autónoma actitud del Ferrocarril, se hace cada día más urgente, la necesidad de dictar una ley general de ferrocarriles, que defina detalladamente los derechos y obligaciones de las empresas, del Gobierno y de la Inspección Fiscal, así como los que corresponden al público en sus relaciones con el Ferrocarril; por lo que me permito recomendar el Proyecto de Ley de Ferrocarriles formulado por la Inspección Fiscal en el adjunto folleto.

Para justificar la apreciación que se hace del espíritu que anima á la nueva Administración, me he de permitir copiar lo que con respecto á las Compañías de los ferrocarriles ingleses, dice el tratadista F. Ulrich:

"Las compañías saben torcer hábilmente las prescripciones legales que no son de su agrado dándoles una interpretación que las vuelve inofensivas por sus influencias en el Parlamento ó por la habilidad de sus abogados delante de los tribunales. El Ministerio de Comercio, del que dependen los ferrocarriles, hace poco ó ningún uso de sus prerrogativas, de suerte que las grandes compañías de ferrocarriles, tratan de ser de hecho absolutamente independientes. Sus abusos han sido determinados con precisión y entregados á la publicidad por las diversas comisiones de investigación parlamenta-

rias que se han sucedido, muy particularmente en la investigación por las reclamaciones contra las tarifas en 1865—1867, y últimamente en la investigación parlamentaria detalladísima de 1881—1882. Esta última investigación produjo una nueva tentativa para la abolición de esos abusos al menos en el tráfico de mercaderías y para la reorganización de sus tarifas, por un proyecto de ley presentado por el gobierno en 1886, pero que no tuvo la fuerza de ley sino en 10 de agosto de 1888."

En el caso concreto de la The Antofagasta and Bolivia Railway Company Limited, el espíritu anotado se patentiza por las respuestas que ha dado la Subadministración, á las pocas y pequeñas observaciones formuladas por la Inspección Fiscal sobre algunas deficiencias é irregularidades del servicio, como sigue:

En la fijación de tarifas, cree que ninguna autoridad puede intervenir en ella á mérito de la transacción de 25 de diciembre de 1897, á pesar de lo establecido por el artículo 6.° de la ley concesionaria de 29 de noviembre de 1888.

En la fijación de cambio para la equivalencia de las monedas boliviana y chilena, ha creido que era atribución privativa de la Administración, sin embargo de que el cambio afecta directamente al comercio é industrias del país, cuya protección corresponde al Gobierno.

Las reclamaciones de los empleados de la misma Empresa aun por motivos de accidente, y de los particulares contra medidas administrativas del Ferrocarril, juzga que su conocimiento no corresponde á la Inspección Fiscal, y como en las tramitaciones judiciales por lo excesivamente largas y dispendiosas, resultarían los reclamantes mayormente perjudicados, queda asegurada la ineficacia de toda reclamación.

En los siniestros del Ferrocarril que ocasionan accidentes graves y hasta la muerte por causas imputables á la Empresa, cree que ésta, no está obligada á dar á los damnificados ó á sus herederos, indemnización alguna, y que cuando la da, lo hace por acto de generosidad, sin que ninguna autoridad tenga derecho de intervenir, por ser acto que pertenece al régimen interno de la administración del Ferrocarril.

El movimiento de trenes expresos y el constante retardo de los trenes ordinarios y demás accidentes que se producen en el tráfico y movimiento diario de pasajeros y carga, cree que no está obligada á ponerlos en conocimiento del Inspector Fiscal; así como tampoco á dar aviso de las reparaciones que se verifican en la línea de la sección boliviana para la constatación de su importe.

La nueva Administración no ha remitido hasta la fecha á la Inspección Fiscal en todo lo trascurrido del presente año, ni una sola de las cuentas de Ingresos, ni de los gastos de Explotación, no pudiendo por lo mismo darse informe alguno, acerca del sistema administrativo y de contabilidad adoptado por el Ferrocarril.

Los accidentes ferrocarrileros que se han producido hasta la fecha, la Inspección Fiscal de acuerdo con las instrucciones que tiene, se ha limitado á poner en conocimiento de las autoridades judiciales, sin tomar ingerencia alguna en su tramitación.

§

La cantidad existente del material de tracción y de transporte, así como del carbón en la sección garantizada, consta del último oficio que acabo de recibir del señor Subadministrador del Ferrocarril, el que me permito trascribir á continuación, para conocimiento del señor Ministro:

"Oruro, 4 de julio de 1904.—Al señor Inspector Fiscal del Ferrocarril. —Presente.—Señor:—Tengo el agrado de trascribir los datos que solicitó Ud. en su oficio N.° 30 de 8 de junio próximo pasado."

"*Material de tracción y de transporte.*—Existen actualmente 21 locomotoras en la sección boliviana."

"Están en servicio 9 coches para pasajeros de los que varios se están reparando en Antofagasta."

"Hemos pedido á Estados Unidos dos coches de primera clase para los trenes internacionales, de los modelos más modernos, los que esperamos próximamente."

"Se puede tomar como término medio en 197 carros los que diariamente recorren la línea boliviana, y en 192 la sección de Uyuni á Oruro, número que varía según las necesidades del tráfico."

"Desde el 1.° de enero último en que tomamos posesión de la línea, estamos soportando un fuerte gasto en las reparaciones de los coches, carros y locomotoras lo que durará aun por un tiempo considerable. Lo propio sucede en la reparación de la línea y en los puentes de la sección boliviana á los que estamos atendiendo asiduamente."

"Debido á circunstancias extrañas á nuestra voluntad, de las que el señor Inspector tiene conocimiento, nuestro material rodante no estará en las condiciones que deseamos sino en el curso de algunos meses, para lo que no omitimos toda clase de esfuerzos y sacrificios."

"*Carbón.*—Existe actualmente 750 toneladas de carbón en las estaciones de Uyuni y Oruro y varias partidas de consideración están en camino."

"El retraso en el arribo de un buque á Antofagasta con cargamento de carbón, ha motivado que en el momento actual los depósitos no tengan mayor cantidad, pero en poco tiempo más contendrán aquellos 1,500 toneladas."

"*Reglamentos.*—Tengo el agrado de remitirle junto al presente doble ejemplar de los nuevos reglamentos internos formulados por la Administración General, para las distintas distribuciones del servicio."

"Me repito del señor Inspector Fiscal su obsecuente servidor.—D. R. Henderson."

Tal es señor Ministro el breve informe que me permito elevar á la ilustrada consideración de Ud., acompañando á un ejemplar de los reglamentos internos anteriormente indicados.

Dios guarde á Ud.

Severo Lora.

Ferrocarril de Guaqui á La Paz

Ministerio de Fomento é Instrucción Pública.—La Paz, 14 de agosto de 1903.

Al señor Presidente de la Junta Comercial é Industrial de La Paz.

Presente.

Señor:

En contestación á su atento oficio de fecha de ayer, cúmpleme manifestarle que, en los casos en que esa Junta tenga que formular reclamaciones por los procedimientos de la Administración del Ferrocarril de Guaqui á La

Paz, que afectasen dañosamente á los intereses del comercio, deberá dirigirse á dicha Administración, con derecho de apelar, como último recurso, ante el Ministerio de Fomento, en la forma legal correspondiente.

Dios guarde á Ud.

Andrés S. Muñoz.

Ministerio de Fomento é Instrucción Pública.—La Paz, 24 de agosto de 1903.

Al señor Ministro de E. en el D. de Gobierno y Justicia.

Presente.

Señor:

Habiendo propuesto el señor Jorge J. Clarke, Superintendente de los Ferrocarriles del Sur del Perú, un nuevo itinerario para el servicio de pasajeros y carga entre Arequipa y Guaqui, que regirá desde el próximo 8 de septiembre y por el que harán dos viajes semanales en vez de uno, los vapores que surcan el Lago Titicaca, con lo que se beneficiará al comercio, al servicio postal y al público en general, que dispondrán así de mayores facilidades para su translación y comunicación con el exterior por la vía de Guaqui y Mollendo: y mereciendo la aceptación del Gobierno esa útil modificación, se ha formulado por la Administración del Ferrocarril de Guaqui á La Paz, el nuevo itinerario que, en conexión con el movimiento de los vapores del Lago y del Ferrocarril de Puno á Mollendo, ha de regir, por haber sido aprobado por este Ministerio, en el Ferrocarril de Guaqui, á partir del día 10 del próximo mes de septiembre.

En consecuencia, cúmpleme remitir á Ud., una copia legalizada de ambos itinerarios para que, en vista de ellos, el Ministerio de su digno cargo se sirva dictar las disposiciones que considere más convenientes á efecto de modificar también el servicio postal por esa vía, por la que se podrán recibir y despachar dos correos semanales, en vez del único que existe en la actualidad.

Saludo á Ud. y me repito como su muy atento colega y seguro servidor.

Andrés S. Muñoz.

Dirección General de Obras Públicas y Administración del Ferrocarril de Guaqui.—La Paz, 11 de agosto de 1903.

Señor Ministro de Fomento.

Informa:

La mente de esta oficina, al proponer la rebaja del 15 o/o á los comerciantes importadores, que introduzcan artículos extranjeros, cuyo peso total no sea inferior de 15 toneladas, ha sido considerando la importación de un mismo artículo, cualquiera que él sea y no de diversas mercaderías pertenecientes á un mismo importador.

La razón en que se funda esta rebaja de 15 o/o, para un mismo artículo, es la disminución de gastos en el Ferrocarril para los carguíos, trasbordos y supervigilancia; gastos que tratándose de artículos diferentes, crecen, cualquiera que sea el peso total en que se introduzcan.

El 15 o/o de rebaja se ha concedido ya á algunos comerciantes, que han entendido esta concesión en la forma que se expresa; y se ha negado á

otros, que la pretendían en la forma solicitada por el señor Leónidas Delgado, sin que éstos hayan insistido en hacer reclamaciones, porque comprendieron las razones en que se funda la rebaja.

Por los motivos expuestos, esta Administración opina porque no se acceda á la petición del señor Leónidas Delgado, por no ser justa y por estar fundada en un error de concepto.

T. Clive Sheppard,
Director General de Obras Públicas.

Ministerio de Fomento é Instrucción Pública.—La Paz, 2 de septiembre de 1903.

Al señor Director General de Obras Públicas y Administrador del Ferrocarril de Guaqui á La Paz.

Presente.

Señor:

En oficio de la fecha, el señor Ministro de Hacienda é Industria me dice lo siguiente:

"Al señor Ministro de Fomento é Instrucción Pública.—Presente.—Señor:—Tengo á bien dirigirme á Ud. insinuándole quiera dictar en beneficio de la salubridad pública, una orden para que el señor Administrador del Ferrocarril de Guaqui proceda, por medio del médico de la Empresa, á la desinfección de toda carga en el trayecto de dicho puerto á Punta de rieles.—La exquisita penetración del señor Ministro comprenderá que el objeto de esta medida precaucional, es evitar en lo posible el contagio de la peste bubónica que podría propagarse en el país.—Esperando que esta insinuación será favorablemente acogida por Ud., tengo la honra de repetirme su atento seguro servidor.—I. Calderón."

Que trascribo á Ud. á fin de que se sirva ordenar que la desinfección de toda la carga que viene de Guaqui, se haga en el trayecto de dicho puerto á Punta de rieles, por el médico de la Administración de ese Ferrocarril, para lo cual empleará los desinfectantes que proporcione el Ministerio de Gobierno.

Dios guarde á Ud.

Andrés S. Muñoz.

Ministerio de Fomento é Instrucción Pública.—La Paz, 3 de septiembre de 1903.

Al señor Director General de Obras Públicas y Administrador del Ferrocarril de Guaqui á La Paz.

Presente.

Señor:

Por su atento oficio de 29 de agosto último me informo de que el Superintendente de los Ferrocarriles del Sur del Perú ha modificado el itinerario bisemanal de los Vapores del Lago Titicaca, que ya fué acordado, conservando solamente como Vapores ordinarios, los que saldrán de Puno los días miér-

coles, y como extraordinarios, los que saldrán los domingos cuando el servicio lo requiera.

Esta nueva modificación es comunicada hoy mismo al señor Ministro de Gobierno y Justicia, para que dicte las órdenes precisas en lo relativo al servicio de correos.

Como el nuevo itinerario determina que los trenes de pasajeros partirán de Punta de rieles, los días viernes á horas 12 m., se ha de servir Ud. ordenar á la Empresa Carretera J. Collao y C.ª para que, en lo sucesivo, recoja las valijas postales de la Administración de correos de esta ciudad, los días *viernes á horas 10 a. m.*, debiendo entregarlas al Ferrocarril antes de la hora de la partida del tren, bajo pena de multa y responsabilidad.

Dios guarde á Ud.

Andrés S. Muñoz.

Ministerio de Fomento é Instrucción Pública.—La Paz, 3 de septiembre de 1903.

Al señor Ministro de E. en el D. de Gobierno y Justicia.

Presente.

Señor:

En mi oficio de 24 de agosto próximo pasado, tuve la honra de poner en conocimiento del Ministerio de su digno cargo que, habiendo propuesto el señor Jorge J. Clarke, Superintendente de los Ferrocarriles del Sur del Perú, un nuevo itinerario para el servicio de pasajeros y carga entre Arequipa y Guaqui, por el que, los Vapores del Lago Titicaca harían dos viajes semanales en vez de uno, la Administración del Ferrocarril de Guaqui á La Paz había formulado, de su parte, un nuevo itinerario en conexión con el movimiento de los vapores del Lago y del Ferrocarril de Puno á Mollendo, en cuya virtud debía modificarse también el servicio postal por esa vía, por la cual se podrían recibir y despachar dos correos semanales.

Al presente, según último aviso que ha comunicado la Administración del Ferrocarril de Guaqui á este Ministerio, el Superintendente de los Ferrocarriles del Sur del Perú, ha modificado el movimiento de los vapores del Lago en el sentido de que los vapores intermedios solo harán viajes cuando haya suficiente carga y no de un modo normal como lo indicó al principio. De manera que el único vapor con pasajeros saldrá, semanalmente, de Puno los miércoles á horas 7 a. m. llegando á Guaqui los jueves á horas 6 a. m. y regresará de Guaqui los viernes á horas 3 p. m. para llegar á Puno los sábados á horas 7 a. m., en conexión con los trenes de pasajeros que salen de Puno para Arequipa, en los mismos días sábados, en la mañana y llevan las valijas postales.

En consecuencia, los trenes que conducen pasajeros y valijas del exterior, llegarán de Guaqui á Punta de rieles, los jueves á horas 11 a. m. y saldrán de este lugar á Guaqui los *viernes* á horas 12 m. para llegar á Guaqui con la oportunidad necesaria á la salida del vapor (á horas 3 p. m.)

Lo que me apresuro á poner en conocimiento de Ud., á fin de que se sirva dictar las órdenes que considere más convenientes, á efecto de que la Administración de Correos de esta ciudad entregue las valijas de correspondencia para el exterior, por la vía de Mollendo. á la Empresa J. Collao y C.ª, *los días viernes á horas 10 a. m.*, para que lleguen á Punta de rieles antes de las 12 m.

Esta nueva combinación suprime los correos intermedios que se anunciaron anteriormente; pero evita la demora de un día en Puno, para los pasajeros y valijas, que serán conducidos el mismo día sábado hasta Arequipa.

Saludo al señor Ministro y me repito su obsecuente seguro servidor.

Andrés S. Muñoz.

Ministerio de Fomento é Instrucción Pública.—La Paz, 3 de septiembre de 1903.

Al señor Director General de Obras Públicas y Administrador del Ferrocarril de Guaqui á La Paz.

Presente.

Señor:

Se ha recibido en este Despacho su atento oficio de fecha 19 del mes de agosto próximo pasado, en el que se sirve Ud. prestar el informe correspondiente al mes de julio último, respecto al Ferrocarril de Guaqui á La Paz.

De dicho informe anoto los siguientes puntos:

EXPLOTACIÓN

Por el "Estado Mensual y Detalles de Gastos de Explotación", relativos al indicado mes de julio, se ve que ha aumentado el movimiento de carga y el número de pasajes vendidos, lo que se debe en parte, á la romería á Copacabana.

Que los gastos de explotación durante el mes, han estado en la proporción del 56.85 o/o, sobre las entradas totales. y que espera Ud. reducirla á 55 o/o ó aun más, una vez concluida la construcción, pudiendo entonces, disminuirse el personal al mínimum posible, y, efectuar, al mismo tiempo, las mayores economías.

Que con una prolija supervigilancia, espera Ud. alcanzar un resultado favorable en el primer año de explotación; lamentando que la presencia de la peste bubónica en los puertos del Pacífico, haya paralizado el movimiento de carga, y que, por consiguiente los ingresos apenas llegarán á la mitad de la cantidad presupuesta; pero que, como esta causa es momentánea, se espera que el peso total de la carga importada, durante el año pasará de los 300,000 quintales calculados.

CONSTRUCCIÓN

En esta parte de su informe, dice Ud. que las estaciones están concluídas y provistas de muebles, útiles de escritorio y aparatos telegráficos y telefónicos, disponiendo, en una palabra, de todas las facilidades para la recepción y despacho de carga y el transporte de pasajeros.

Respecto de los rieles pedidos, me asegura Ud. que salieron de Europa el día 23 de mayo, no habiendo aun llegado á Mollendo, á causa de que el vapor que los transportaba sufrió una avería en Taltal.

Que pagando la Administración del Ferrocarril á la Empresa Carretera de J. Collao y Compañía, diez centavos por quintal de carga, desde Punta de Rieles hasta la ceja del Alto, la demora en la llegada de los rieles, representa una pérdida de más de un mil quinientos bolivianos mensuales; además del tiempo que se pierde en el trayecto de una legua y de las incomodidades que se ocasionan á los pasajeros.

Que en los primeros meses de este año se ha hecho pedido de varios materiales necesarios para la explotación de la línea que aun no han llegado á Mollendo; lo que manifiesta la necesidad de hacer los pedidos de materiales para construcciones futuras, con un año de anticipación por lo menos; y

Que la reconstrucción de la vía permanente, ha adelantado bastante contando con 120 hombres y un tren de lastre en Tiaguanaco y Viacha, con los que podrá concluirse la línea en dos meses más.

"PERUVIAN CORPORATION LTD."

En lo relativo á esta Compañía, me informa Ud. que se le debe á la fecha, la suma de £ 29,356.17, incluyéndose en ella la cuenta de más de £ 10,000 que se adeudaba á la Casa W. R. Grace y Cia. y los intereses hasta la fecha, según el siguiente detalle:

Saldo al 31 de julio pasado..	£	32,856.17
Remitido en agosto.....		3,500.00
Deuda á la fecha.....	£	29,356.17

Que en la gestión presente ha enviado Ud. á Lima £ 13,000; £ 11,000 para la amortización de la deuda y £ 2,000 por cuenta de fletes de materiales de construcción, y que de dichas £ 11,000, corresponden al primer trimestre £ 9,000 y £ 2,000 al mes de julio.

Que el estado de la Cuenta "Capital" del Ferrocarril, al día, es el siguiente:

DEBE

Adeudado á la "Peruvian Corporation Ld.".....	£	29,356	
Cuatro letras descontadas, de la Compañía Recaudadora de la renta de alcoholes.....	"	9,700	
Presupuesto para concluir la línea.....	"	2,500	
Intereses.	"	1,000	
Un coche de primera clase.....	"	900	
Id id id segunda id.....	"	650	
Fletes pagados á los FF. CC. del Sur del Perú...	"	800	
Saldo.....	"	494	£ 45,400

HABER

Entrada neta del tráfico, presupuesta en Bs. 198,000 ó sean.....	£	14,000	
A deducir la probable disminución, debida á la peste bubónica, etc.....		5,000	9,000
Renta de Alcoholes y Gomas, por 1903—1904....			£ 36,400
			£ 45,400

Al final de su citado oficio, me dice Ud. que no ha creido aun conveniente mandar construir otra locomotora: esperando tener un saldo para efectuar el pedido; y que, debido al cuidado de los empleados de estaciones y tráfico, el movimiento de carga y pasajeros ha seguido sin interrupción y sin ninguna pérdida ó extravío de carga ó equipaje.

Asegurando á Ud. haber tomado cuidadosa nota de los puntos contenidos en el informe anterior, quedo de Ud. atento servidor.

Andrés S. Muñoz.

Ministerio de Fomento é Instrucción Pública.—La Paz, 4 de septiembre de 1903.

Al señor Director General de Obras Públicas y Administrador del Ferrocarril de Guaqui á La Paz.

Presente.

Señor:

Con esta fecha se ha dictado por el Ministerio de mi cargo, la siguiente resolución en vista de las fundadas razones que aduce Ud. en su atento oficio de 12 del mes próximo pasado y en el informe respectivo.

"Ministerio de Fomento é Instrucción Pública.—La Paz, 4 de septiembre de 1903.—Vista la solicitud del señor Leónidas Delgado, comerciante de esta plaza, en que pide se le conceda la rebaja del 15 o/o en el flete por el transporte de un lote de diferentes mercaderías extranjeras que, con un peso de más de 15 toneladas, ha importado por el Ferrocarril de Guaqui á La Paz, y teniendo en consideración: que la rebaja del 15 o/o establecida en la tarifa de dicho Ferrocarril, se refiere á lotes de mercaderías de un peso no inferior á 15 toneladas y de *un mismo artículo;* que esta rebaja corresponde al menor costo y á la facilidad en el transporte de mercaderías de una misma especie, lo que no sucede cuando son de diferentes clases; y constando del informe prestado por el señor Administrador del Ferrocarril de Guaqui á La Paz, que el lote de mercaderías introducido por el señor Leónidas Delgado, no está comprendido en la regla general, por razón de que consta de artículos de distinta clase; se resuelve: no ha lugar á concederse la rebaja del 15 o/o solicitada por el señor Leónidas Delgado; declarándose, con este motivo, por punto general, que la rebaja establecida por la Resolución Suprema de 11 de mayo último, no comprende sino el transporte de mercaderías extranjeras de una misma especie.—Regístrese, trascríbase á la Administración del Ferrocarril de Guaqui á La Paz y devuélvase —Muñoz."

Dios guarde á Ud.

Andrés S Muñoz.

Ministerio de Fomento é Instrucción Pública.—La Paz, 16 de septiembre de 1903.

Vista la anterior solicitud del señor José A. Sedelmayer, en la que pide se le conceda una rebaja en el flete del Ferrocarril de Guaqui á La Paz, por el transporte de Tesoros, apoyado en la consideración de que entre Guaqui y La Paz se le cobra el mismo flete que el que paga entre aquel puerto y el de Mollendo, sin embargo de ser mayor la distancia entre estos últimos puntos; y teniendo en cuenta el informe del señor Administrador General del Ferrocarril de Guaqui, en el que se manifiesta:

Que en el transporte de tesoros, para el cobro del flete, no debe considerarse tanto el peso ni el volúmen del tesoro que se transporta, sino, ante to-

do la responsabilidad que contrae un ferrocarril al hacerse cargo de dicha traslación, siendo un factor insignificante el kilometraje, puesto que la responsabilidad es la misma en una extensión de cien ó mil kilómetros; resultando de aquí que, en el flete que se cobra sobre tesoros, no se toma en cuenta la distancia, que puede ser mayor ó menor, sino las seguridades que se prestan y las responsabilidades que se adquieren, que siempre son las mismas, cualquiera que sea la distancia: y

Que, además, en el trayecto que media entre Punta de Rieles y La Paz, de más de diez kilómetros, se hace necesario que los tesoros sean conducidos en coches especiales y por empleados de confianza; gastos de seguridades que justifican el flete que se cobra.

En consecuencia, *se resuelve:* no haber lugar, por ahora, á concederse la rebaja de fletes, solicitada por el señor José A. Sedelmayer.

Regístrese y devuélvase.

Muñoz.

Ministerio de Fomento é Instrucción Pública.—La Paz, 22 de septiembre de 1903.

Al señor Director General de Obras Públicas y Administrador del Ferrocarril de Guaqui á La Paz.

Presente.

Señor:

En la renuncia formulada por el señor Ramón Pando del cargo de Superintendente del tráfico en el Ferrocarril de Guaqui á La Paz, se ha dictado la siguiente resolución:

"Ministerio de Fomento é Instrucción Pública.—La Paz, 18 de septiembre de 1903.—Vista la anterior renuncia formulada por el señor Ramón Pando, del cargo de Superintendente del tráfico en el Ferrocarril de Guaqui á La Paz, y siendo atendible la causal en que se funda, de tener que dedicarse personalmente á sus intereses particulares; se resuelve: acéptase, con sentimiento la indicada renuncia, agradeciendo al señor Ramón Pando por los servicios que ha prestado al país en el puesto que desempeñaba en el referido Ferrocarril.—Regístrese, trascríbase á la Administración General del Ferrocarril de Guaqui á La Paz y devuélvase.—Pando.—Andrés S. Muñoz."

Dios guarde á Ud.

Andrés S. Muñoz.

Ministerio de Fomento é Instrucción Pública.—La Paz, 24 de septiembre de 1903.

Al señor Director General de Obras Públicas y Administrador del Ferrocarril de Guaqui á La Paz.

Presente.

Señor:

Doy respuesta á su atento oficio de fecha 19 del mes en curso, en el que se sirve Ud. prestar el informe correspondiente al mes de agosto próximo

pasado, relativo á la explotación y construcción del Ferrocarril de Guaqui á La Paz.

EXPLOTACIÓN

Que por razón de la alarma que ha producido la presencia de la peste bubónica en la costa del Pacífico, ha sufrido una gran disminución en el indicado mes, el movimiento de carga y pasajeros entre el Perú y Bolivia: habiendo alcanzado el producto neto solamente á bolivianos 448.79 cts., deducidos los gastos de explotación, lo que, con relación al rendimiento líquido del mes de julio último, da un quebranto de bolivianos 10,581.31.

Que no se han importado al Puerto de Guaqui, más de 613 toneladas de carga, ó sea, casi la mitad de la que se desembarcó en el mes anterior.

Que la deficiencia en el movimiento de carga desde que se entregó la línea al tráfico público, se demuestra por el cuadro que se ha servido Ud. acompañar; y que teniendo el "Coya" una capacidad de 320 á 330 toneladas, en los 16 viajes que ha hecho desde el 12 de mayo, ha traido, por término medio, la cantidad de 190 toneladas en cada viaje, lo que hace concebir el producto que rendiría esta línea, una vez normalizado el movimiento de carga.

Que la Empresa J. Collao y Cia., el día 24 del mes próximo pasado, retiró, sin previo aviso, muchas de sus carretas del servicio de transporte desde Punta de Rieles hasta esta ciudad, habiendo quedado la carga en aquella estación de diez á quince días, expuesta al robo y á la intemperie; por lo que impuso Ud. á aquella Empresa la multa de Bs. 100, que fué aprobada por este Ministerio, fuera de la responsabilidad consiguiente por cualquier daño ó perjuicio sufrido á causa del abandono de la carga.

Que el horario de trenes ha sido alterado en conformidad con el cambio de itinerario de los vapores del Lago, lo cual ya fué también aprobado por este Ministerio.

CONSTRUCCIÓN

Que los rieles que vienen á bordo del vapor Hermonthis, no han podido ser todavía descargados en Mollendo, por razón de la clausura de este puerto; pero que, á su regreso del Callao, dejará toda la carga que tiene con destino á aquel puerto.

Que, por esta demora, no ha podido adelantar la construcción de la línea hacia el Alto, limitándose los trabajos á la reconstrucción de la vía permanente, que ya ofrece mayores seguridades para el movimiento de los trenes.

Este Ministerio, ha tomado cuidadosa nota del anterior informe; y espera que, en breve, se dará el último impulso á la construcción de la línea hasta el Alto; y que desaparecida la alarma que produjo la peste bubónica, se normalizará el tráfico comercial entre Bolivia y el Perú, lo que ha de incrementar los rendimientos del Ferrocarril de Guaqui.

Dios guarde á Ud.

Andrés S. Muñoz.

Presidencia de la República.—La Paz, 30 de septiembre de 1903.

Al señor Presidente de la H. Cámara de Diputados.

Presente.

H. señor:

Tengo el agrado de acusar recibo de su atento oficio de 26 del mes en curso, en el que se sirve Ud. poner en mi conocimiento la Minuta de Comu-

nicación aprobada por esa H. Cámara, relativamente á insinuar que, por medio del Ministerio del ramo, se procure la mejora del servicio de transporte de la carga desde Guaqui á la Aduana de esta ciudad, adoptando las medidas necesarias para evitar: 1.º—la sustracción y las averías que se asegura, van tomando proporciones alarmantes para el comercio en general, estableciendo responsabilidades efectivas, donde corresponda: y 2.º—la demora perjudicial de los artículos de exportación é importación en cualquier punto del tráfico.

En contestación, cúmpleme manifestar á la H. Cámara de Diputados, por el digno intermedio de Ud., por el contenido de la referida Minuta se pasó inmediatamente á la Administración General del Ferrocarril de Guaqui á La Paz. la cual ha elevado al Ministerio de Fomento el signiente informe, que ilustra bastante el asunto:

"Dirección General de Obras Públicas y Cuerpo Nacional de Ingenieros.—Bolivia.—La Paz, á 28 de septiembre de 1903.—Señor Ministro de Fomento.—Informa.—La Administración del Ferrocarril no tiene conocimiento de las sustracciones y las averías que van tomando proporciones alarmantes en el Ferrocarril, y tampoco hay demoras perjudiciales en ninguna parte de la línea."

"La carga entregada por la Navegación del Lago á la Capitanía del Puerto de Guaqui bajo recibo, se entrega en el acto al Jefe de Estación de Guaqui, cuyos empleados extienden el recibo correspondiente en duplicado, uno al Capitán de Puerto y otro al Contador del vapor. Este último debido á que la carga viene consignada al Ferrocarril de Guaqui á La Paz, como consignatarios."

"Inmediatamente se empieza el despacho de la carga hasta el Alto, con las guías correspondientes á cada carro, y de ahí en carretas de la Empresa Collao y C.ª; cuyo empleado firma el correspondiente recibo por la carga recibida. Una vez entregada en la Aduana Nacional y revisados los bultos, el Guarda Almacen acusa también el correspondiente recibo."

"Tan pronto que supo que se había suscitado esta cuestión en la H. Cámara de Diputados, el Administrador hizo la siguiente rectificación por la prensa."

"La Paz, septiembre 26 de 1903.—Señor Editor de "El Comercio de Bolivia."—Presente.—Señor:—Me permito hacer una rectificación á una aseveración en la Cámara de Diputados, que aparece en su N.º de hoy, con respecto al estancamiento de la carga en Punta de Rieles."

"La carga procedente del extranjero es transportada á la Aduana Nacional, dentro del término de ocho días de la llegada del vapor á Guaqui. Esta medida fué combinada con la Aduana Nacional, para no mezclar las cargas de los vapores, entregando en La Paz la carga de uno, antes que llegue el otro."

"Solo una vez ha sucedido, que la carga quedó demorada en Punta de Rieles más de ocho días, debido á un error de juicio de parte de la Empresa Carretera, que creyendo que por causa de la peste bubónica no habría carga, retiró sus carretas del servicio por más de ocho días."

"Esta Administración está actualmente en comunicación con la Cámara de Comercio, para tomar una medida tendente á mejorar el servicio de la carga entre Guaqui y La Paz, haciendo en Guaqui una prolija revisión de los bultos recibidos de la Navegación del Lago, para poder fijar la responsabilidad de pérdida y averías."

"En cuanto al empleo de más de una Empresa Carretera desde Punta de Rieles, no sería conveniente dividir la responsabilidad entre varias Empresas, sino que una sola debe ser responsable para la entrega de las mercaderías en la Aduana Nacional."

"Esta Administración se ocupa también de la adquisición de carros

más modernos y apropiados para el servicio, que los en uso actual, esperando solo con esta medida, aliviar el trabajo de las bestias y ahorrar mucho tiempo en el viaje."

"Saludo á Ud. atentamente.—T. Clive Sheppard."

"En varias ocasiones han llegado cajones de vinos y licores con el contenido mermado, por robo ó rotura de botellas, lo que se ha anotado en las guías y al mismo tiempo avisado por escrito á los consignatarios, para salvar la responsabilidad de esta Empresa."

"También han llegado cajones de mercería, que siendo abiertos con tal destreza apenas se podía notar que hubiesen sido abiertos y parte de su contenido sustraído; esto da lugar á suponer que estos cajones hayan sido abiertos ó á bordo de los vapores ó en el puerto de Mollendo."

"La Administración cree que con un examen más prolijo de la carga de Guaqui, se puede establecer la responsabilidad entre el trayecto de Guaqui á ésta; pero como en el caso de mercería arriba citado es muy difícil por el simple acto de pesar los bultos, juzgar cuando hayan sido sustraídos los artículos, que pueden ser de valor, pero de poco peso.—T. Clive Sheppard, Director General de Obras Públicas."

Que me es grato trascribir, manifestando á la H. Cámara que el Ministerio del ramo, sin embargo de no haber tenido avisos autorizados de las faltas que se anotan en la Minuta de Comunicación; y de que, en cumplimiento de sus funciones administrativas, tiene dictadas todas las determinaciones que garanticen el buen servicio, satisfaciendo la insinuación de los HH. Representantes Nacionales, impartirá las órdenes más eficaces para mejorar, en todo lo que sea posible, como es su próposito, el tráfico comercial que se hace por medio del Ferrocarril de Guaqui á La Paz.

Debo también hacer presente á esa H. Cámara, que las tarifas, horarios y otros detalles del servicio administrativo, que actualmente rigen en el Ferrocarril de Guaqui, son provisionales como consta en los actos oficiales y en las publicaciones que, para conocimiento del público, se han hecho; que el Supremo Gobierno, al entregar al tráfico la línea del Ferrocarril, antes de que su construcción estuviera terminada hasta el Alto de la ciudad, lo ha hecho solamente para prestar al comercio y al público mayores facilidades y seguridad que los proporcionados por el servicio de carretas y arrias que transportaban pasajeros y mercaderías de Chililaya á La Paz, ocasionando incomodidad á aquellos y retrasos y pérdidas, diariamente denunciados, en la conducción de éstas; medida con la que cree haber satisfecho una necesidad sentida por el país.

Por otra parte una vez que la línea férrea llegue hasta la ceja del Alto de esta ciudad, para lo cual solo se espera recibir los rieles pedidos, que no han sido desembarcados en Mollendo por la clausura prolongada de este puerto, es indudable que con el ensayo realizado hasta entonces, ha de hacerse el tráfico en mejores condiciones que al presente.

Con sentimientos de distinguida consideración, me repito de Ud., señor Presidente, atento servidor.

JOSÉ MANUEL PANDO.

Andrés S. Muñoz, Ministro de Fomento é Instrucción Pública.

Ministerio de Fomento é Instrucción Pública.—La Paz, 30 de septiembre de 1903.

Al señor Director General de Obras Públicas y Administrador del Ferrocarril de Guaqui á La Paz.

Presente.

Señor:

Correspondo á su atento oficio de fecha 22 del mes que termina, en el que se sirve Ud. poner en conocimiento de este Ministerio, el dirigido á Ud. por el señor J. Pierce Hope, Ingeniero Constructor del Ferrocarril de Guaqui á La Paz, indicándole la urgente necesidad de proceder, á la brevedad posible, á practicar una seria reparación en el edificio de la Administración de la Aduana en Guaqui, en razón de que las últimas lluvias y nevadas han ocasionado graves desperfectos en los techos y paredes de dicho edificio.

Para atender á esta reparación, el mencionado Ingeniero, había formulado el siguiente presupuesto:

Jornales para desatar y construir de nuevo el techo de la casa	Bs.	500
Material 1,000 pies cuadrados (b. m.) de pino á 22 centavos.....	"	220
300 hojas de calamina de 6' á bolivianos 2.30.	"	690
100 id id id de 7' á bolivianos 2.50.....	"	250
40 kilos de clavos de encarne á Bs. 1.50.....	"	60
Trabajo de arreglar las paredes	"	100
Dos manos de pintura mineral con pintura al óleo, á las ventanas y puertas, etc.....	"	500
Más 10 por ciento.....	"	230
	Bs.....	2,550

Este Ministerio estima que es atendible la indicación de que se ha hecho mérito: y, en consecuencia, autoriza á Ud. para que tomando por base el anterior presupuesto, se proceda, inmediatamente, y antes de que se pronuncien las lluvias, al trabajo de reparación del edificio de la Administración de la Aduana en Guaqui, cargando la erogación á la cuenta especial abierta para los trabajos de dicha Aduana Nacional, en los libros del ferrocarril que Administra Ud., y que hará subir la cantidad de Bs. 52,209.82 centavos, ya invertida en la construcción de ese edificio, como consta en el balance practicado al 31 de enero del presente año, fuera del costo de algunas reparaciones hechas posteriormente.

Dios guarde á Ud.

Andrés S. Muñoz.

Ministerio de Fomento é Instrucción Pública.— La Paz, 3 de octubre de 1903.

Al señor Presidente del H. Concejo Municipal de La Paz.

Presente.

Señor:

El señor Director General de Obras Públicas y Administrador del Ferrocarril de Guaqui á La Paz, ha dirigido al Ministerio de mi cargo el sigiente oficio:

"La Paz, 1.º de octubre de 1903.- Señor:— Me permito llamar la atención de Ud. sobre una resolución dictada por el H. Concejo Municipal de esta ciudad.—El H. Concejo ha notificado á los señores Collao y C.ª para que en el término de 15 días desde la fecha de la resolución, ó sea hasta el 10 del presente, trasladen su oficina que tienen actualmente en conexión con la Agencia de este Ferrocarril, en la Plaza Alonso de Mendoza, á un sitio más apartado de la población.—Como este Ferrocarril ha establecido su agencia con considerables gastos para la instalación de las oficinas telegráficas y boletería, etc., creo conveniente consultar con ese Ministerio, sobre las medidas que se deben tomar para no hacer efectiva esa resolución del H. Concejo.—Esta Administración ha establecido su agencia central por la conveniencia del público, y me parece que sería un acto de atraso el retirar una agencia fuera de la ciudad, y una medida que jamás se pensaría en tomar en centros grandes: pues siempre se debe ver la conveniencia del público.—El traslado de nuestra oficina, para el servicio de pasajeros, despacho de equipaje y carga, venta de boletos, etc., no sería por lo tanto nada conveniente para el servicio del público, que tendría que ir á pie una distancia considerable para tomar los coches, ni para el comercio de exportación por esta misma razón, debido á la falta de medios de transporte en la ciudad—Fuera de esto el transporte de equipaje hasta los hoteles por indios, sería siempre un inconveniente.—En cuanto al oficio al Ministerio de Hacienda, para mandar implantar á la brevedad posible una línea Decauville para transportar la carga de importación hasta la Aduana Nacional desde un punto lejano, importa un trasbordo más para la carga, división de responsabilidad, demoras en la entrega y aumenta la posibilidad del robo en la mercadería.—Por estas razones creo, señor Ministro, que se debe adoptar una medida tendente á modificar esa resolución del H. Concejo Municipal.—Saludo á Ud. muy atentamente, señor Mjnistro y me repito obsecuente servidor. -T. Clive Sheppard, Director General de Obras Públicas y Administrador General."

Que trascribo á Ud., insinuándole se sirva poner de manifiesto al H. Concejo, que dignamente preside Ud., la necesidad de suspender la ejecución de un acuerdo que, á parte de ser perjudicial á los intereses generales de la localidad, no está en armonía con el grado de cultura á que han llegado centros importantes de población como ésta.

Aprovecho de esta oportunidad para ofrecer al señor Presidente del H. Concejo, las seguridades de distinguida consideración con que me suscribo su atento servidor.

Andrés S. Muñoz.

Ministerio de Fomento é Instrucción Pública.—La Paz, 6 de octubre de 1903.

Al señor Director General de Obras Públicas y Administrador del Ferrocarril de Guaqui á La Paz.

Presente.

Señor:

He recibido su atento oficio de fecha 6 del corriente, en el que se sirve Ud. poner en conocimiento de este Ministerio que el día 5 del indicado mes, á las once y media de la mañana, en la calle de la carretera, fueron detenidas por Agentes policiales de la Municipalidad, 14 carretas de la Empresa Collao y C.ª con ochocientos quintales de carga destinada á la Aduana Nacional.

Con el propósito de mejorar el servicio del Ferrocarril de Guaqui, in-

simúa Ud. que este Ministerio haga de su parte todo lo posible para evitar los obstáculos que pudieran oponer las autoridades locales.

Este Ministerio se ha apresurado á trascribir su citado oficio al señor Presidente del H. Concejo Municipal de esta ciudad. La contestación que obtenga, me será grato poner en conocimiento de Ud.

Dios guarde á Ud.

Andrés S. Muñoz.

Ministerio de Fomento é Instrucción Pública. — La Paz, 10 de octubre de 1903.

Al señor Director General de Obras Públicas y Jefe del Cuerpo Nacional de Ingenieros.

Presente.

Señor:

Con fecha 8 del mes en curso, el señor Presidente del Concejo Municipal de este Departamento, ha dirigido al Ministerio de mi cargo, el siguiente oficio:

"Concejo Municipal del Departamento.—La Paz, á 8 de octubre de 1903.—Al señor Ministro de Estado en el Despacho de Fomento é Instrucción Pública.—Presente.—Señor:—Refiriéndome á su atento oficio de 7 del mes en curso, en el que se sirve Ud. trascribirme la nota pasada á ese Ministerio por la Dirección General de Obras Públicas y Cuerpo Nacional de Ingenieros, me es grato participarle, que el Intendente de la Policía Urbana, ignorando de que la notificación hecha á las Empresas Carreteras para que trasladen sus estaciones á las afueras de la ciudad, era simplemente preventiva, mientras resuelva el H. Concejo en el memorial presentado por los vecinos del barrio de San Sebastián y oposición deducida por la Dirección del Ferrocarril de Guaqui, había impedido el ingreso al centro de la población de las carretas llegadas el día de ayer; pero, una vez en conocimiento de esta Presidencia la medida ordenada por dicho funcionario, fué suspendida y restablecido el tráfico de las carretas. Es cuanto puedo decir á Ud. en respuesta á su reclamación y que igualmente será adjuntada á los obrados de la materia; suscribiéndome, señor Ministro, como su servidor muy obsecuente.—Macario D. Escobari."

Que trascribo á Ud. para su conocimiento.

Dios guarde á Ud.

Andrés S. Muñoz.

Ministerio de Fomento é Instrucción Pública.—La Paz, 23 de octubre de 1903.

Al señor Director del Tesoro Nacional.

Presente.

Señor:

Con esta fecha he dirigido el siguiente oficio al señor Director General de Obras Públicas y Administrador del Ferrocarril de Guaqui á La Paz, que me es grato poner en conocimiento de Ud.

"Señor:—Entre los funcionarios públicos que, según el artículo 13 del Decreto Supremo de 25 de mayo último, gozan de pase libre permanente en el Ferrocarril de Guaqui á La Paz, se había suprimido involuntariamente, al

señor Director General del Tesoro Nacional; y, á fin de subsanar esta falta, el señor Presidente Constitucional de la República dispone que, en el citado artículo 13, se consigne también al señor Director del Tesoro Nacional.—En su mérito, se servirá Ud. remitir el correspondiente boleto de pase libre permanente, al mencionado señor Director del Tesoro Nacional.—Dios guarde á Ud.—Pando.—Andrés S. Muñoz."

Dios guarde á Ud.

Andrés S. Muñoz.

PROGRAMA OFICIAL

PARA LA INAUGURACIÓN DEL FERROCARRIL DE GUAQUI Á LA PAZ EN LA SECCIÓN COMPRENDIDA ENTRE EL PUERTO DE GUAQUI Y EL ALTO DE LA CIUDAD.— DOMINGO 25 DE OCTUBRE DE 1903.

I.—La ceremonia oficial tendrá lugar en la estación del Alto de La Paz, á horas 10 a. m. del próximo domingo 25 de octubre, con el discurso que ha de pronunciar el señor Presidente Constitucional de la República, General José Manuel Pando; quedando prohibido todo otro discurso.

II.—Para dar mayor solemnidad á este acto, se ha invitado, por el órgano regular, á los Honorables señores Senadores y Diputados, así como á todas las corporaciones nacionales y departamentales.

III.—El Ministerio de Fomento dirigirá, en ese mismo día, la Circular respectiva á las Prefecturas de Departamento.

IV.—El Ministerio de la Guerra comunicará las órdenes del caso al Ejército, para que contribuya á realzar la ceremonia

V.—Se invita al vecindario de esta ciudad, en todas sus clases sociales, para que se sirva concurrir á esta fiesta, con la que se solemniza la inauguración de una obra debida al esfuerzo nacional.

VI.—Desde horas 8 a. m. hasta horas 4 p. m. del mismo día, circularán convoyes de trenes entre la estación del Alto y un punto intermedio á Viacha, en los que podrán embarcarse, gratuitamente y sin necesidad de boleto, todas las personas que deseen hacer este paseo.

La Paz, 22 de octubre de 1903.

Ministerio de Fomento é Instrucción Pública.—La Paz, 25 de octubre de 1903.

Al señor Prefecto y Comandante General del Departamento de.....

Señor:

Tengo el agrado de poner en conocimiento de Ud. y del Departamento de su mando, que el día de hoy, á horas 10 a. m., se ha inaugurado el Ferrocarril de Guaqui á La Paz, en la sección comprendida entre aquel puerto y el Alto de esta ciudad, habiendo leído el señor Presidente Constitucional de la República, en dicho acto, el conceptuoso discurso que juntamente con el programa respectivo, me es satisfactorio remitir á Ud.

Se halla, pues, concluída y entregada al tráfico público, la parte principal de este Ferrocarril nacional, destinado no solo á facilitar la comunicación de la región septentrional de Bolivia con la costa del Pacífico, en

nistro de Fomento, para que éste á su vez, las envíe al Tesoro Nacional, donde deben glosarse. El balance general se hará anualmente.

Art. 5.°—La Administración pasará á la Dirección General de Obras Públicas las utilidades obtenidas en la sección habilitada, deducidos los gastos de explotación y conservación y los indispensables para erogaciones imprevistas, según los respectivos presupuestos.

Art. 6.°—La Dirección General de Obras Públicas recibirá los ingresos provenientes de la renta de alcoholes y aguardientes y de las gomas del Departamento de La Paz, destinados á la obra de Ferrocarriles por la ley de 19 de diciembre de 1901. Estas sumas y las provenientes de las utilidades de la sección habilitada que reciba de la Administración, serán depositadas en el Banco Industrial, á la orden del ferrocarril de Guaqui.

Art. 7.°—La Dirección General de Obras Públicas sacará de esos fondos, con la firma del Director General y el V.° B.° del Ministro de Fomento, las cantidades destinadas á la prosecución de la obra del ferrocarril.

Art. 8.°—La Dirección General, salvo propuestas que pudieran aceptarse y contratos que se celebren en lo futuro, correrá con la obra de construcción y los gastos respectivos.

Art. 9.°—Semanalmente, pasará al Ministerio de Fomento un extracto del movimiento de caja, con especificación del saldo en efectivo, y del que quede en poder del Banco.

Art. 10,°—Las cuentas de la Dirección General de Obras Públicas se pasarán trimestralmente, acompañadas de sus comprobantes al Ministerio de Gobierno y Fomento el que á su vez, las remitirá al Tesoro Nacional para su liquidación y glosa. Hecha esta operación volverán al Ministerio para su aprobación.

Art. 11.°—La Dirección General de Obras Públicas tendrá la supervigilancia en toda la línea del Ferrocarril, debiendo dirigirse al Gobierno para representar las necesidades del servicio y las faltas ó defectos que notare, sin perjuicio de acordar con la Administración las medidas que sean necesarias.

Art. 12.°—De los fondos que la Dirección General de Obras Públicas tendrá á su cargo, se pagarán los saldos que se deben á la Peruvian Corporation, con la intervención inmediata del Ministerio de Fomento.

Art. 13.°—En caso de que los ingresos ordinarios de la línea en explotación no sean bastantes para cubrir los gastos que ella demande, el Administrador representará á la Dirección de Obras Públicas, la que entregará las sumas necesarias para cubrir el déficit, tomándola de los fondos depositados en el Banco, en la forma establecida en los artículos anteriores.

Art. 14.°—Los pedidos de carbón y otros artículos destinados exclusivamente á la explotación se harán por la Administración con el V.° B.° de la Dirección General. En cuanto á los pedidos de material de construcción sea para la sección habilitada ó para la continuación del trabajo, se harán por la Dirección General de Obras Públicas, con intervención del Ministerio.

El señor Ministro de Gobierno y Fomento queda encargado de la ejecución del presente Decreto.

Es dado en la ciudad de La Paz, á los dos días del mes de enero de mil novecientos cuatro.

JOSÉ MANUEL PANDO.

Luis Ipiña.

Ministerio de Gobierno y Fomento.—La Paz, 14 de enero de 1904.

Al señor Administrador del Ferrocarril de Guaqui á La Paz.

Presente.

Señor:

Tiene conocimiento este Ministerio de que algunos importadores de mercaderías por la vía de Guaqui, demoran el pago de fletes del ferrocarril con perjuicio para el Estado y entorpecimiento de la contabilidad de la Empresa.

Dichos fletes debían pagarse en Guaqui, antes de despachada la carga; pero ya que esto no es posible, por ahora, es necesario que la cancelación se haga en esta ciudad, tan luego como llegue la mercadería.

Otra corruptela que conviene evitar, es la costumbre que tienen los comerciantes, de esperar que el Ferrocarril vaya á cobrarles las sumas que deben, para hacer el empoce respectivo. En toda empresa ferrocarrilera y, más aun, si es de carácter nacional, los interesados deben ocurrir á la Oficina de recaudación, para liquidar sus cuentas.

A fin de regularizar estos procedimientos, sírvase Ud. cumplir estrictamente en lo futuro, las siguientes prevenciones, haciéndolas conocer al público:

Primera.—Señálase el término de ocho días, á contar del 25 del presente mes, para el pago de los fletes pendientes, que adeudan los internadores.

Segunda.—Todos aquellos que, dentro del término anteriormente fijado no hubiesen cancelado sus cuentas por fletes, estarán sujetos á pagar un recargo del 20 por ciento sobre el importe de lo adeudado. Al mismo tiempo se iniciará la acción coactiva correspondiente, suspendiéndose la remisión de la carga que venga consignada á los deudores de plazo vencido.

Tercera.—En lo sucesivo, los interesados cuya carga se entregue en Aduana deberán presentarse á pagar en la Oficina del Ferrocarril los fletes respectivos, dentro de las 48 horas siguientes al día de la llegada de la mercadería á esta ciudad. Pasado este término, sufrirán el recargo del 20 por ciento que les será cobrado juntamente con el flete que adeuden; procediéndose por lo demás, conforme á lo dispuesto en el inciso 2.º El Administrador del Ferrocarril podrá disponer, si lo tiene á bien, que se dé aviso á los interesados, de la carga que reciben; advirtiéndose que ésta no es una obligación del Ferrocarril.

Cuarta.—Conforme á lo establecido hasta ahora, la Aduana continuará exigiendo la previa presentación del recibo del Ferrocarril por el flete de la carga, para proceder al despacho de ésta.

Sírvase Ud. poner en inmediata ejecución estas prevenciones.

Me repito de Ud. atento servidor.

PANDO.—*Luis Ipiña.*

Testimonio número 17

Escritura celebrada entre el Supremo Gobierno de Bolivia representado por él, y sus Ministros de Estado en sus respectivos despachos, con la Peruvian Corporation Limited, para entregar á dicho Gobierno los fondos necesarios para la construcción de la línea del Alto de La Paz hasta esta ciudad, que se denominará la Bajada y con las condiciones que se indican en la respectiva minuta pasada.

En la ciudad de La Paz de Ayacucho, á horas diez ante meridiem, del día treinta y uno del mes de mayo de mil novecientos cuatro años. Ante mí el ciudadano Ruperto Barrera, Notario de Hacienda, Gobierno y Guerra, en este Departamento y testigos infrascritos, fueron presentes de una parte el señor Presidente de la República don José Manuel Pando, casado, de esta vecindad, mayor de edad, así como sus Ministros de Estado, doctores Claudio Pinilla, de Relaciones Exteriores y Culto, encargado de la Cartera de Gobierno y Fomento, casado: Fidel Valdez, de Hacienda é Industria, natural de la capital Sucre y residente en ésta, soltero; Juan Misael Saracho, de Justicia é Instrucción Pública, natural de la ciudad de Tarija; y el señor Coronel Fermín Prudencio, de la Guerra, viudo, de esta vecindad, y por otra la Peruvian Corporation Limited, representada por el señor George J. Clarck, según poder especial del representante de dicha Sociedad señor Alfredo Schatzmann conforme á mandato que, como el anterior, se inserta, se ha procedido á celebrar el contrato con dicha Sociedad, para la Construcción de la línea del Alto de La Paz hasta la ciudad, que se denominará la Bajada y el Supremo Gobierno de Bolivia se obliga á arrendar á la expresada Sociedad en los términos de la minuta que al efecto se me ha pasado, cuyo tenor literal, con los demás insertos, es como sigue:—Traducción.—Sepan todos por este instrumento que la "Peruvian Corporation Limited" á la cual en adelante se llamará la Corporación cuya oficina registrada está en Old Broad Street, número sesenta y seis, en la ciudad de Londres, por el nombre de Alfredo Schatzmann, ingeniero civil, vecino de Lima en la República del Perú, apoderado y representante de la corporación en los territorios de la República del Perú y en otro cualesquier lugar de la América del Sur, para los fines que á continuación se expresan, á saber:

Primero.—Para gestionar, concluir y llevar á cabo cualesquiera condiciones, pactos, convenios y arreglos con Gobiernos ú otras autoridades, compañías ó personas en los territorios de la República del Perú ó en cualesquier otro lugar de la América del Sur que él juzgue necesarios ó convenientes para los fines de la Corporación ó para cualquiera de ellos.

Segundo.—Para recibir y retener los bienes de la Corporación sea, ó en cualquier tiempo después deba, ó pueda llegar á tener derecho y para dirigir y conducir la empresa de la Corporación tan amplia como la Corporación lo haría.—Certifico por la presente que la traducción que precede, es versión fiel y conforme del poder en idioma inglés que se halla aquí anexo bajo mi sello oficial y que por consiguiente dicha traducción es digna de toda fe y crédito, tanto en los tribunales de justicia como fuera. En fe de lo cual para que conste donde convenga y para todos los efectos legales, expido la presente que autorizo con mi firma y mi dicho sello oficial: en Londres, á estos seis días de agosto de mil ochocientos noventa y seis.—Aquí un sello.—Henry Meray, Notario Público.—Eduardo Lembek, Cónsul General del Perú en Londres, certifica que la firma que precede es auténtica de don Henry de Meray, Notario Público de esta ciudad, en actual ejercicio de sus funciones. En testimonio de lo cual, firma el presente, sellándose con el sello de este Consulado en Londres, á los siete días de agosto de mil ochocientos noventa y seis.— Consulado del Perú en Londres.—Por el Cónsul General Eduardo Higginson, Vice cónsul.—Número doscientos cuarenta y uno.—Aquí un sello con su timbre respectivo.—Legalizada en el Ministerio de Relaciones Exteriores del Perú.—Lima, agosto catorce de mil ochocientos noventa y siete.—El Oficial Mayor, J. Fernando Gazzani.—Legalizada la firma en la hoja veintidós del señor don Fernando Gazzani, Oficial Mayor que fué en mil ochocientos noventa y siete, del Ministerio de Relaciones Exteriores.—Lima, diez y siete de noviembre de mil novecientos dos.—Número sesenta.—J. M. Braun.—Aquí un sello en que se lee:—Legación de Bolivia en el Perú.—Poder.—Testimonio de la escritura del poder especial que el señor Alfredo Schatzmann otorga al señor George J. Clarck, Superintendente de Ferrocarriles.—En Mollendo, á veinticinco de

abril de mil novecientos cuatro.—Ante mí el Notario Público de la Provincia, fué presente el señor Alfredo Schatzmann, mayor de edad, casado, natural de Suiza, vecino de Lima, de tránsito en este Puerto y Gerente de la Peruvian Corporation Limited, lo conozco, doy fe, entiende el idioma castellano, procede en representación de la indicada Compañía con libertad, capacidad y conocimiento de sus derechos, según el examen que al efecto practiqué como lo previenen los artículos setecientos treinta y cinco y siguientes del Código de enjuiciamiento civil y dijo: que la Peruvian Corporation Limited confería poder especial al señor George J. Clarck, en los términos de la minuta que me entregó, pidiéndome se otorgara hoy la escritura por estar de viaje, la que le leí, para que hiciera las modificaciones que le conviniera y no habiendo hecho ninguna, copiada literalmente, dice así:—Señor Notario, don José Manuel García Bedoya.—Sírvase Ud. extender en su registro una escritura pública, por la que conste, que yo Alfredo Schatzmann, como Gerente de la Peruvian Corporation Limited, confiero poder especial al señor G. J. Clarck, para que en mi representación pueda firmar en la ciudad de La Paz de la República de Bolivia, una escritura pública sobre arrendamiento del Ferrocarril de Guaqui á La Paz y reconocimiento de deuda, que yo tengo arreglado con el señor Director General de Obras Públicas de aquella República, y cuya minuta firmada por ambos le remitiré próximamente. Al efecto, le confiero todas las facultades anexas al encargo que debe desempeñar y que conforme á las leyes de Bolivia necesitaren poder especial.—Mollendo, veinticinco de abril de mil novecientos cuatro.—A. Schatzmann.—La minuta original queda agregada al legajo respectivo, doy fe.—En tal virtud, manifiesta el otorgante, que se obliga á guardar y cumplir el tenor de esta escritura, de cuyo objeto y resultado está bien enterado, y por lo mismo la ratifica, aprueba y firma, sin modificación alguna, después de habérsele leído, de principio á fin, con intervención de los testigos que suscriben, capaces, de esta vecindad, los conozco, de todo lo que doy fe. —Schatzmann.—Testigo—Emilio L. Gomez de la Torre.—Testigo—Aurelio I. Zegarra.—Testigo—R. Jurner.—Ante mí, José M. García Bedoya, Notario Público.—Es copia fiel de la escritura matriz de su referencia, según confrontación practicada á presencia del apoderado, doy fe, y en pedimento expido este primer testimonio, que signo y firmo en Mollendo, á veintiséis de abril de mil novecientos cuatro.—Derechos un sol cuarenta centavos.—José M. García Bedoya, Notario Público.—Aquí un signo del Notario.—Francisco Camino, Subprefecto de la Provincia de Islay.—Certifica: que la firma que aparece al pie de la escritura del poder que antecede, y dice: José M. García Bedoya, Escribano Público de la Provincia de Islay, es auténtica y merece entera fe. hallándose actualmente en el ejercicio de sus funciones.—Aquí un sello.—F. Camino.—El Cónsul de Bolivia que suscribe.—Certifica: la autenticidad de la firma del señor Subprefecto de esta Provincia don Francisco Camino.—Mollendo, abril veintiséis de mil novecientos cuatro.—Aquí un sello.—Z. Flores. —Minuta.—Señor Notario de Hacienda don Ruperto Barrera.—Sírvase Ud. extender en los registros de su cargo una escritura que acredite que entre el Supremo Gobierno de Bolivia representado por el señor Presidente de la República, General José Manuel Pando, y sus Ministros, señores Claudio Pinilla, de Relaciones Exteriores y Culto, encargado de la Cartera de Gobierno y Fomento: Fidel Valdez, de Hacienda é Industria: Juan Misael Saracho, de Justicia é Instrucción Pública y Coronel Fermín Prudencio, de la Guerra, por una parte, y por otra parte la Peruvian Corporation Limited, representada por el señor George J. Clarck, según poder especial del representante de dicha Sociedad señor Alfredo Schatzmann, conforme á mandato que, como el anterior se inserta al final, se ha celebrado el siguiente contrato: Por cuanto la Peruvian Corporation Limited se compromete á entregar al Supremo Gobierno de Bolivia los fondos necesarios para la construcción de la línea del Alto de La Paz hasta la ciudad, que se denominará la Bajada y el Supremo Gobierno de Bolivia se obliga á arrendar á la Peruvian Corpora-

tion Limited la línea del ferrocarril de Guaqui á La Paz, incluyendo la Bajada, en virtud de la autorización Legislativa de diez y nueve de diciembre de mil novecientos uno, se ha convenido entre ambas partes en lo siguiente:

Primero.—La Peruvian Corporation Limited entregará al Supremo Gobierno, en calidad de préstamo, ó anticipo, la cantidad de cincuenta mil libras esterlinas (£ 50,000) que será aplicada á la construcción de la Bajada, de conformidad con los planos y presupuestos preparados por la Dirección General de Obras Públicas de Bolivia y aprobados por el Poder Ejecutivo.

Segundo.—La Peruvian Corporation Limited, depositará treinta mil libras (£ 30,000) en el National Provincial Bank of England Liverpool, á la orden del Director General de Obras Públicas, dentro de los quince días de la fecha en que el contrato se firme en escritura pública, después de llenados todos los requisitos que las leyes de Bolivia exigen para su validez y á partir de esa fecha se entregarán las veinte mil libras (£ 20,000) dentro del término de ocho meses en cantidades no menores de mil libras (£ 1,000) según lo requiera el avance de los trabajos de construcción. Estas entregas se harán á petición del Director General de Obras Públicas consultando la comodidad de ambas partes.

Tercero.—El Supremo Gobierno de Bolivia y el Director General de Obras Públicas, se comprometen á no distraer parte alguna de las cantidades recibidas en otro objeto distinto de la construcción de la Bajada.

Cuarto.—El Supremo Gobierno de Bolivia reconoce la suma de veintitrés mil ciento ochenta y cuatro libras esterlinas, diez y seis chelines y diez peniques (£ 23,184.16.10) como saldo á su cargo de la deuda á la Peruvian Corporation Limited hasta el tres de marzo próximo pasado, en conformidad con la cuenta del Ferrocarril de Guaqui en la Dirección General de Obras Públicas.

Quinto.—El Supremo Gobierno de Bolivia arrienda á la Peruvian Corporation Limited la línea férrea de Guaqui á La Paz por el término de siete años forzosos á contar desde el día en que se haga la entrega del Ferrocarril y según se expresa á continuación.

Sexto.—El Supremo Gobierno de Bolivia entregará la línea bajo inventario de todas las existencias de material rodante y fijo y todo este material será devuelto al Supremo Gobierno al terminar este contrato en buen estado salvo el desgaste y deterioro provenientes del uso natural. La entrega se hará precisamente dentro de los primeros veinte dias de firmado solemnemente este contrato.

Séptimo.—La línea del Ferrocarril de Guaqui á La Paz, incluyendo la Bajada cuando se halle concluída y el telégrafo á que se refieren la cláusula décima séptima, serán explotadas por la Peruvian Corporation Limited por la cuota de sesenta por ciento (60 o/o) de las entradas totales del Ferrocarril.

Octavo.—El saldo del cuarenta por ciento (40 o/o) de las rentas del Ferrocarril, será tomado por la Peruvian Corporation Limited para cubrir los intereses y la amortización de la deuda hasta su cancelación total, pues el producto del Ferrocarril es la garantía del préstamo.

Noveno.—Los intereses del capital que se anticipa por este contrato y de sus aumentos aquí estipulados, lo mismo que del reconocido por la cláusula cuarta, se cargarán en cuenta por la Peruvian Corporation Limited al Supremo Gobierno á razón del seis por ciento (6 o/o) al año, capitalizados cada semestre á contar desde el comienzo de la explotación de la línea.

Décimo.—La Peruvian Corporation Limited elevará mensualmente á la Dirección General de Obras Públicas, un estado del movimiento del tráfico en el mes y las estadísticas referentes al movimiento de la línea y un balance general del estado de la cuenta con el Supremo Gobierno cada semestre.

Décimo primero.—El costo de todas las obras adicionales de carácter permanente que sea necesario construir en el Ferrocarril para el mejoramiento del servicio del tráfico durante el término de este contrato así como el va-

lor de todo el material rodante que sea necesario adquirir, será cargado al Supremo Gobierno, cuyo importe aumentará el monto de la deuda á la Peruvian Corporation Limited; pero ningún aumento de capital será reconocido sin la debida autorización del Supremo Gobierno de Bolivia, previo informe de la Dirección General de Obras Públicas. En caso de destrucción parcial ó súbita de la línea, edificios ó accesorios ocurrido por caso fortuito, fuerza mayor ú otra causa no imputable al arrendatario y que sea urgente la reparación para no paralizar el tráfico, no será necesaria la autorización previa y se cargará en la cuenta del Supremo Gobierno el costo de la reparación, debidamente comprobado.

Décimo segundo.—Se conservarán las tarifas que rigen actualmente en el Ferrocarril de Guaqui á La Paz, durante el término de dos años, trascurridos los cuales se acordarán nuevas tarifas en relación con el movimiento del tráfico y los rendimientos del Ferrocarril y teniendo en cuenta como condición ó base de esta modificación el objeto principal de que los rendimientos no disminuyan para dar ejecución á este contrato y si ellos aumentan se hará en las tarifas la rebaja proporcional por bienios. Esto no impedirá al arrendatario hacer concesiones y rebajas en casos especiales á juicio del Administrador de la línea con aprobación del Gobierno.

Décimotercero.—Los materiales necesarios para la construcción de la Bajada ó de cualquier otro Ferrocarril cuya construcción se resuelva por el Supremo Gobierno de Bolivia, se transportarán por la mitad de la tarifa de quinta clase en ambas direcciones y entre cualesquiera estaciones. Si estos fletes, los pasajes á que se refiere la cláusula siguiente ó cualesquiera otras deudas no tuviere á bien el Supremo Gobierno pagarlas al contado se le cargará en su cuenta.

Décimocuarto.—Los empleados públicos viajando en servicio, los oficiales del Ejército, tropas, artillería, municiones, equipaje, bagajes así como todos los materiales dedicados á la construcción ó mejoramientos de edificios públicos de la Nación, se transportarán con una rebaja de cincuenta por ciento (50 o/o), en las tarifas respectivas establecidas en conformidad con los decretos del Supremo Gobierno sobre el particular.

Décemoquinto.—Las valijas postales para el interior ó del exterior, como entre las estaciones del Ferrocarril, se transportarán gratis y la empresa dará libre pase al conductor de la correspondencia.

Décimosexto.—La Peruvian Corporation Limited explotará la línea telegráfica entre el Desaguadero y La Paz, por cuenta del Ferrocarril y cobrará la mitad de la tarifa actual por los telegramas del Estado.

Décimoséptimo.—Los edificios aduaneros que existen en el Puerto de Guaqui, quedan excluídos del presente contrato y á cargo del Supremo Gobierno.

Décimoctavo.—El contrato de arrendamiento comprende la explotación del muelle de Guaqui por cuenta de la empresa, pero con la supervigilancia de la Administración de la Aduana Nacional ó de la Capitanía del Puerto dentro de sus respectivas atribuciones reglamentarias.

Décimonoveno.—La Peruvian Corporation Limited reconoce y acepta en todas sus partes el contrato vigente entre la administración actual del Ferrocarril de Guaqui y la Empresa Carretera Collao para el transporte de mercaderías, pasajeros y equipajes entre el Alto de La Paz y la ciudad hasta que esté lista la línea de la Bajada.

Vigésimo.—Todos los materiales de vía permanente, material rodante, maquinarias, herramientas y útiles, así como materiales de construcción para edificios que se necesitaren para la explotación de la línea ó para la construcción de obras adicionales que fueren necesarias durante el término de este contrato, serán importados libres de derechos aduaneros é impuestos de cualquier género. La Empresa quedará libre de todo impuesto y gravamen de cualquier naturaleza sea fiscal, departamental ó municipal.

Vigésimo primero.--Por el presente convenio quedan derogadas todas las condiciones y estipulaciones hechas en el contrato de dos de agosto de mil novecientos dos entre el Supremo Gobierno de Bolivia y la Peruvian Corporation Limited, sustituyéndose la garantía hipotecaria en la posesión que se da á la Peruvian Corporation Limited del Ferrocarril, en cuya posesión se obliga el Supremo Gobierno á mantenerla hasta la terminación de este contrato.

Vigésimo segundo.--Queda entendido que las rentas de alcoholes y gomas asignadas al servicio de la deuda para el contrato de dos de agosto de mil novecientos dos, quedan á la disposición del Supremo Gobierno y libres de todo gravamen.

Vigésimo tercero.—Queda entendido que el Supremo Gobierno de Bolivia en su doble capacidad de propietario del Ferrocarril y Poder Supremo de la Nación, mantiene los derechos de supervigilancia legal así como las exenciones y franquicias que son de uso en estos casos.

Vigésimo cuarto.—La duración del presente contrato según se ha estipulado será de siete años (7), pero en caso de que la suma adeudada no quede liquidada en este término, este contrato se prolongará hasta la cancelación total de dicha deuda; á menos que el Supremo Gobierno prefiera pagar el saldo adeudado á los siete años.

Vegésimo quinto.—En el caso de que el Supremo Gobierno de Bolivia desee renovar el contrato de arrendamiento del Ferrocarril después de la terminación del presente convenio, dará la preferencia á la Peruvian Corporation Limited sobre cualquier otro contratista, siempre que las condiciones de su nueva oferta sean aceptables.—Ud. señor Notario, insertará la parte pertinente del poder otorgado al señor Alfredo Schatzmann, é íntegro el otorgado por éste al señor George J. Clarck, que van adjuntos, agregando además á la escritura las demás cláusulas de estilo para su validez.—La Paz, treinta y uno de mayo de mil novecientos cuatro —José Ml. Pando.—Claudio Pinilla. —Fidel Valdez.—J. M. Saracho.—Fermín Prudencio.—George J. Clarck. En cuya conformidad ratificándose respectivamente los señores contratantes en la minuta y documentos preinsertos que originales quedan retenidos entre los de su clase, bajo el número diez y siete, después de cumplidas las formalidades previstas por los artículos treinta y uno de la Ley del Notoriado de cinco de marzo de mil ochocientos cincuenta y ocho y treinta y cuatro del Código Civil; por el tenor de la presente y en la vía y forma que más haya lugar en derecho otorgan: que se comprometen y obligan al puntual y exacto cumplimiento de las veinticinco cláusulas de la Suprema Resolución preinserta, con más las condiciones de los documentos insertos, aceptando el señor George J. Clarck, de estado casado, de nacionalidad Inglés, residente en la ciudad de Arequipa, República del Perú, con precaria residencia en ésta, según poder especial del representante de la Sociedad Peruvian Corporation Limited, señor Alfredo Schatzmann, acepta el contrato en todas sus partes y merituadas cláusulas de la expresada minuta. En su testimonio así dijeron, la otorgaron y firmaron con los testigos instrumentales José J. Zapata y Napoleón Vargas, ambos de esta vecindad, mayores de edad, solteros, comerciantes y capaces para este acto público, ante quienes y los otorgantes se leyó de principio á fin y no se opuso reparo alguno contra su tenor: de que signando doy fe.—Entre líneas con aprobación del Gobierno.—Vale.—José Ml. Pando.— Claudio Pinilla.—Fidel Valdez.—J. M. Saracho.—Fermín Prudencio.—George J. Clarck.— José J. Zapata.—Napoleón Vargas.—Aquí lugar del signo.— Ante mí.—Ruperto Barrera--Notario de Hacienda, Gobierno y Guerra.

Pasó ante mí y consta á fojas sesenta y ocho vuelta y bajo el número setenta y siete, después de llenadas las prescripciones de los artículos de la Ley del Notariado al que me remito en caso necesario. Paso el presente testimonio de oficio al respectivo Ministro, después de corregido y confrontado, fiel y legalmente, en fe de ello lo autorizo, signo y firmo: en la ciudad de La

Paz, á los tres días del mes de junio de mil novecientos cuatro años. Sobre raspado --establecidas-- -ales —do—vale.

Ruperto Barrera —Notario de Hacienda, Gobierno y Guerra.

Aguas potables

Ministerio de Fomento é Instrucción Pública.—La Paz, 4 de septiembre de 1903.

Vistos: la solicitud presentada por el señor Subadministrador del Ferrocarril de Antofagasta á Oruro, en la que pide, á nombre de la Empresa que representa, concesionaria de veinte (20) metros cúbicos de las aguas potables de Jalaqueri, que el canon mensual fijado por el Decreto Supremo de 17 de febrero de 1902, le sea cobrado tan solo desde el 1 º de enero del año en curso: y el informe de la Junta encargada de la administración é inversión de los fondos provenientes de las mencionadas aguas; y teniendo en consideración: que no son atendibles las razones en que se apoya aquella solicitud, por cuanto que los anticipos de sumas de dinero que dió la Empresa del Ferrocarril de Antofagasta á Oruro, para la continuación de las obras de provisión de dichas aguas, fueron hechos sin condición alguna: y si bien, de esta manera, prestó un eficaz auxilio para aquel objeto, lo hizo también por su propio interés; *se declara:* no ser posible acceder á la solicitud de la Empresa del Ferrocarril de Antofagasta á Oruro, la que está obligada, al igual de los demás concesionarios, al pago del canon mensual que le corresponde por el uso de veinte (20) metros cúbicos de las aguas de Jalaqueri, conforme á lo establecido por el Decreto Supremo de 17 de febrero de 1902, y por la respectiva tarifa aprobada en 17 de octubre del mismo año. Regístrese y devuélvase.

PANDO.—*Andrés S. Muñoz.*

Ministerio de Fomento é Instrucción Pública.—La Paz, 14 de septiembre de 1903.

Al señor Presidente del H. Concejo Municipal de La Paz.

Presente.

Señor:

El Supremo Gobierno deseando llevar á cabo, á la brevedad posible, la provisión de aguas potables á esta ciudad, para lo cual adquirió con fondos nacionales en su mayor parte, la cañería que tuvo á bien entregar á ese H. Concejo Municipal para su conservación y cuidado, ha pasado con esta fecha, al Arquitecto del Estado, señor Antonio Camponovo, la siguiente orden suprema:

"Ministerio de Fomento é Instrucción Pública.—La Paz, 14 de septiembre de 1903.—Al señor Antonio Camponovo, Arquitecto del Estado.—Presente.—Señor:—De orden del señor Presidente Constitucional de la República, queda Ud. encargado para efectuar, á la brevedad posible y dando

cuenta del resultado á este Ministerio los siguientes trabajos: 1º—Estudio y levantamiento de los planos respectivos para la conducción de las aguas potables de la región de Achachi-cala á esta ciudad, teniendo presente que se ha de emplear la cañería de 20 centímetros de diámetro, adquirida,con tal objeto, por el Supremo Gobierno, y que la entregó al cuidado del H. Concejo Municipal de esta ciudad;—2º—Fijación del lugar más á propósito en las alturas del "Campo de Marte," para la construcción del depósito principal necesario á la distribución de las aguas en la población:—3º—Determinación de las caídas de agua, y de la presión y fuerza motriz que de ellas se podría obtener; y—4º—Costo aproximado de la obra.—Los gastos que demanden estos estudios y los trabajos posteriores, correrán por cuenta de la Municipalidad de La Paz.—Para el levantamiento de los planos correspondientes, trabajará á orden de Ud. durante el tiempo preciso, de horas 9 á 11 a. m., el señor Víctor Puig, Dibujante de la Dirección General de Obras Públicas.—Dios guarde á Ud.—Pando.—Andrés S. Muñoz."

Que tengo la honra de trascribir para conocimiento del Ayuntamiento de su digna presidencia, á fin de que atienda á los gastos que demanden dichos estudios y, á la terminación de éstos tenga listos los fondos fijados en el Presupuesto Municipal para los referidos trabajos de provisión de aguas potables, pues que no puede ser más urgente la realización de esta obra, de vital importancia para la población de La Paz.

Saludo á Ud. y tengo el agrado de repetirme su muy atento seguro servidor.

Andrés S. Muñoz.

Ministerio de Fomento é Instrucción Pública.—La Paz, 6 de octubre de 1903.

A los HH. señores Senadores y Diputados Nacionales por el Departamento de La Paz.

Presente.

Honorables señores:

Este Ministerio ha tenido conocimiento, últimamente, de que el H. Concejo Municipal de La Paz, sin embargo de haber consignado en el Presupuesto de la presente gestión la suma de Bs, 50,000, destinados al "pago y colocación de cañerías para el servicio de aguas potables," no ha erogado la cantidad que le correspondía en la cancelación de la cuenta de los señores Dauelsberg, Schubering y C.ª, que efectuaron el pedido del material, ya recibido, para la provisión de aguas á esta ciudad, probablemente á causa de la crítica situación por la que pasa el Tesoro Municipal.

En esta virtud, y á fin de salvar el crédito nacional comprometido al pago de la referida cañería, insinúo á Uds. se sirvan hacer consignar una partida de Bs. 12,000, en el Presupuesto Nacional, Sección de Fomento, y otra de Bs. 8,000 en el Departamental de la próxima gestión económica, ambas destinadas para cubrir gran parte de lo que aun se adeuda.

Espero que la Representación Nacional de La Paz será deferente á la insinuación que, en servicio de esta ciudad, me permito dirigirle, repitiéndome su muy atento seguro servidor.

Andrés S. Muñoz.

Ministerio de Fomento é Instrucción Pública.—La Paz, 8 de octubre de 1903.

Vistos: el anterior Reglamento interno formulado por la Junta de Vecinos de Oruro, encargada de intervenir en la inversión y administración de los fondos provenientes del canon mensual por el servicio de aguas potables de Jalaqueri; y el informe de la Dirección General de Obras Públicas; y considerando: que salvadas las indicaciones hechas por la referida Dirección de Obras Públicas, todos los artículos de que se compone el indicado Reglamento están de acuerdo con las Leyes y Decretos vigentes sobre la materia; con lo expuesto por el señor Fiscal de Gobierno, *se resuelve:* apruébase el Reglamento interno presentado por la Junta de vecinos de Oruro, encargada de la inversión y administración de los fondos provenientes del canon mensual que se cobra por el servicio de las aguas potables de Jalaqueri, con las modificaciones iniciadas por la dirección General de Obras Públicas; quedando, en consecuencia, dicho Reglamento redactado en la siguiente forma:

REGLAMENTO INTERNO

De la Junta de Vecinos encargada de la inversión y administración de los fondos provenientes del servicio de aguas potables de Jalaqueri.

Artículo 1.°—La inversión y administración de los fondos provenientes del canon mensual que se paga por el servicio de las aguas de Jalaqueri, correrá á cargo de una Junta de Vecinos, conforme á las disposiciones del Supremo Decreto de 27 de febrero de 1903.

Art. 2.°—Dicha Junta se compondrá de cinco Vocales: el Prefecto del Departamento que será el presidente nato, ordenador de pagos, y cuatro vecinos, concesionarios de aguas y domiciliarios de Oruro, que serán nombrados por el Gobierno con carácter *ad honorem* á propuesta de la Prefectura.

Art. 3.°—El Secretario de la Prefectura lo será también de la Junta con intervención deliberativa y sin derecho á voto.

Art. 4.°—El personal de los Vocales electos por el Gobierno, será renovado anualmente por mitades, debiendo someterse á sorteo la primera renovación. Es permitida la reelección.

Art. 5.°—Uno de los Vocales de la Junta será designado Tesorero Contador.

Art. 6.°—La Junta de Vecinos tendrá las siguientes atribuciones:

I.—Recibir del Teroro Departamental los fondos provenientes del canon mensual que deben pagar los concesionarios de aguas;

II.—Invertir esos fondos en el pago del personal de conservación;

III.—Atender las reparaciones en los estanques, toma, cañerías matrices y cajas;

IV.—Renovar parcialmente las obras deterioradas, y

V.—Atender al servicio constante y no interrumpido de las aguas.

Art. 7.°—La Junta celebrará obligatoriamente una sesión mensual, y se reunirá con carácter extraordinario toda vez que sea citada para ese objeto por la Presidencia, ya sea por iniciativa de ésta ó á pedido escrito de dos Vocales.

Art. 8.°—El Presidente de la Junta está obligado:

I.—A presidir las sesiones y firmar las actas;

II.—Hacer cumplir los acuerdos de la Junta:

III.—Visar los pagos que se verifiquen por Tesorería, conforme á las órdenes impartidas;

IV.—Dar cuenta de las adjudicaciones de aguas, ya en venta ó alqui-

ler, para el cobro del canon mensual cuyo rendimiento debe administrar la Junta;

V.—Convocar á sesiones extraordinarias;

VI.—Representar á la Junta;

VII.—Ordenar se suspenda y corte el servicio de aguas al deudor de cuotas.

Art. 9.°—El Tesorero de la Junta tiene las siguientes obligaciones:

I.—Llevar la contabilidad de ingresos y egresos;

II.—Extender los recibos de cuota mensual por trimestres anticipados;

III.—Depositar en un Banco el total de los ingresos que administre la Junta, con conocimiento del Tesoro Departamental;

IV.—Girar los cheques de pago;

V.—Pasar trimestralmente al Ministerio de Fomento y al Tesoro Nacional, un estado del movimiento de valores á su cargo;

VI.—Llevar un libro de matrícula de concesiones de aguas con todos sus detalles, y

VII.—Llevar un libro especial de inventarios de todos los bienes muebles é inmuebles pertenecientes á las aguas de Jalaqueri.

Art. 10.°—El Secretario de la Junta tiene obligación:

I.—Llevar el libro de actas;

II.—Prestar los informes que se le pidan;

III.— Llevar la correspondencia de la Junta, y

IV.—Hacer notificar á los Vocales para las sesiones ordinarias y extraordinarias.

Art. 11.°—Habrá un funcionario especial con el título de Juez de Aguas, con las siguientes atribuciones y deberes, aparte de las que le señalan las leyes y decretos que rigen la materia:

I.—Gozará de un sueldo mensual de Bs. 60, pagadero por el Tesoro;

II.—Prestará una fianza real de Bs. 1,000 á satisfacción de la Junta;

III.—Correrá con la cobranza de los recibidos que le encomiende el Tesorero;

IV.—Vigilará personalmente el servicio de aguas en los estanques, toma, cañería, cuadros de distribución, llaves de las pilas públicas y particulares, manteniendo en ellas la cantidad de agua á que tengan derecho;

V.—Examinará y comprobará los medidores existentes;

VI.—Cortará el agua que se le ordene suspender.

VII.—Pasará diariamente un parte escrito al Prefecto, de todo lo que observe, y de la buena marcha de los servicios á su cargo;

VIII.—Cada quince días deberá practicar una visita á la toma, por el corrido de la cañería matriz;

IX.—Será el Jefe nato del Guarda de la toma, quien desempeñará su cargo bajo sus indicaciones, y

X.—Tendrá á sus órdenes á un herrero mecánico para las obras necesarias, con un haber mensual de Bs. 30.

Art. 12.°—El Guarda de la toma está obligado:

I.—A pasar semanalmente un parte escrito de las obras á su cuidado;

II.—A vigilar la buena conservación de esas obras, su perfecta limpieza y funcionamiento;

III.—A evitar que por ningún motivo se establezca contacto de hombres ó animales con las aguas que surten la población, y

IV.—El Guarda gozará de un sueldo mensual de Bs. 25.

Art. 13.°—La Junta nombrará un Inspector de entre sus vocales, que debe funcionar por un trimestre.

Art. 14.°—El Inspector vigilará el estricto cumplimiento de los deberes impuestos al Juez de Aguas, Guarda y herrero; y queda facultado á imponer á éstos multas pecuniarias cuando falten á su deber; multas que serán comunicadas al Presidente y Tesorero de la Junta para su realización.

Art. 15.°—Las concesiones de aguas serán comunicadas al Tesorero, antes de ser escrituradas, para que después de inscribirse en la matrícula y anotarse el canon que deben pagar, se cumplan las gestiones posteriores para el perfeccionamiento de la concesión.

Art. 16.°—Los concesionarios que, por cualquier motivo desearen aumentar la cantidad de agua de que gozan, están obligados á colocar á su costa un medidor.

Art. 17.°—Los que fraudulentamente usaren mayor cantidad de la que tienen derecho, serán obligados á colocar también un medidor de comprobación y estarán sujetos á la penalidad establecida por el artículo 9.° del Decreto Supremo de 17 de febrero de 1902, y pagarán el exceso conforme al artículo 12 del mismo Decreto Supremo.

Art. 18.°—Queda absolutamente prohibido el conceder el uso del agua, tomando la conexión de la cañería matriz.

Art. 19.°—En lo sucesivo, la derivación de cañerías para servicio de aguas se hará siempre tomándolas de las esquinas de las calles donde se establecerán los cajones respectivos.

Art. 20.°—Cuando menos, semestralmente se hará una limpieza general del estanque de las aguas, practicándose limpieza parcial cuantas veces sea necesario.

Regístrese y devuelvase á la Junta para los efectos consiguientes.

PANDO.—*Andrés S Muñoz.*

Ministerio de Fomento é Instrucción Pública.—La Paz, 10 de octubre de 1903.

Al señor Ministro de E. en el D. de Hacienda é Industria.

Presente.

Señor:

Correspondiendo á su atento oficio N.° 9,860, de fecha de ayer, tengo el agrado de participar á Ud. que, con fecha 5 de los corrientes, se ha dictado por este Ministerio la respectiva orden para que se pague á los señores Dauelsberg Schubering C.ª, la suma de *doce mil bolivianos* (Bs. 12,000), á cuenta de lo que se les adeuda, por importe de la cañería para provisión de aguas potables en la ciudad de La Paz, imputándose el egreso al capítulo 3.°, párrafo 4.°, item 19—Servicio de Fomento del Presupuesto Nacional vigente.

Tomo nota de que ha dispuesto Ud. que este pago se haga por nuestra Agencia Aduanera en Antofagasta, semanalmente, hasta fines del presente año.

Con toda consideración, me repito de Ud. muy atento colega seguro servidor.

Andrés S. Muñoz.

Ministerio de Gobierno y Fomento.—La Paz, 30 de noviembre de 1903.

Vistos y considerando: que el Decreto Supremo de 17 de febrero de 1902, modificatorio del de 26 de junio de 1896, determina, en sus artículos 3.° y 6.°, las condiciones á que deben sujetarse los concesionarios y compradores

de aguas potables; que el citado artículo 3º y el 1º del Decreto Supremo de 17 de octubre de 1902 prescriben que los compradores deben pagar, además del precio fijado por metro cúbico, la cuota mensual señalada en la tarifa respectiva; que según aparece del memorial presentado por los sucesores de Penny, y del informe dictado por la Junta de Vecinos, la citada empresa industrial adquirió á título de compra treinta metros cúbicos de las aguas de Jalaqueri, mediante adelanto en dinero y, en tal virtud, está obligada al pago de la cuota mensual respectiva; de acuerdo con la vista fiscal que precede, se declara: no haber lugar á la solicitud de los señores sucesores de Penny, autorizándose á la Prefectura de Oruro á conceder un plazo equitativo á los peticionarios, para hacer el empoce de la suma que adeudan.

Regístrese y devuélvase.

PANDO.—*Luis Ipiña.*

Ministerio de Gobierno y Fomento.—La Paz, 22 de diciembre de 1903.

Vista la anterior solicitud de la señora Victoria Vargas, Abadesa del Beaterio de Nazarenas de la ciudad de Oruro, en que pide se le conceda el uso gratuito de un medio metro cúbico de agua por día para el servicio de dicho asilo, y teniendo en consideración: que este establecimiento de beneficencia está en la imposibilidad de pagar el precio señalado en la tarifa respectiva; de acuerdo con el informe prestado por el señor Prefecto del Departamento de Oruro, se resuelve: concédese al Beaterio de Nazarenas de la ciudad de Oruro, el uso gratuito de un medio metro cúbico de agua por día y el número de metros de cañería para su conducción desde la esquina que forman las calles "Sucre" y "Artes" hasta aquel establecimiento.

Regístrese, trascríbase y devuélvase.

PANDO.—*Luis Ipiña.*

Obras Públicas

Ministerio de Fomento é Instrucción Pública.—La Paz, 18 de septiembre de 1903.

Al señor Director General de Obras Públicas.

Presente.

Señor:

El señor Prefecto del Departamento, con fecha 14 del mes en curso, me dirige el siguiente oficio:

"Prefectura y Comandancia General del Departamento.—La Paz, á 14 de septiembre de 1903.—Al señor Ministro de Estado en el Despacho de Fomento.—Presente.—Señor:—Al tener conocimiento esta Prefectura, de haberse deteriorado el primer puente colocado sobre el Choqueyapu, en el camino que conduce de esta ciudad á la villa de Obrajes, se dirigió al señor Presidente del H. Concejo Municipal del Departamento en oficio de fecha 11

del mes que rige, insinuándole la conveniencia de mandar su reparación.—Mas, como se me ha contestado á dicho oficio, que el puente á que me he referido, se encuentra fuera del radio urbano de la ciudad y que sería del caso aplicar la Ley de 17 de diciembre de 1901; insinúo á Ud. la necesidad de atender á la reparación formal del predicho puente, bajo la dirección de uno de los miembros del Cuerpo Nacional de Ingenieros, para cuyo objeto se requiere que ese alto Ministerio asigne los fondos con que se lleve á término á la mayor brevedad posible, el indicado trabajo.--Renuevo á Ud. las consideraciones de mi respeto personal, con que me suscribo su obsecuente y muy atento servidor.—S. M.—Fermín Prudencio."

En consecuencia, se ha de servir Ud. mandar se formule el correspondiente presupuesto para atender á la reparación del mencionado puente, y elevarlo, á la brevedad posible á este Ministerio.

Dios guarde á Ud.

Andrés S. Muñoz.

Ministerio de Fomento é Instrucción Pública.—La Paz, 30 de septiembre de 1903.

Al señor Prefecto y Comandante General del Departamento de Chuquisaca.

Sucre.

Señor:

He recibido su atenta comunicación de fecha 22 del mes que termina, en la que se sirve Ud. trascribirme el oficio que le había dirigido el señor Luis Careaga, Administrador de algunas propiedades del señor Aniceto Arce, poniendo en conocimiento de Ud. los desperfectos que ha sufrido el antiguo puente sobre el Pilcomayo, por la acción de las crecientes del río é indicando que se atienda á su inmediata reparación.

Asimismo, me trascribe Ud. el informe que, con este motivo, ha producido el señor Subprefecto de la provincia del Cercado de ese Departamento, en el que se asegura: que dicho señor Arce, en el año de 1901, hizo suspender á una altura considerable el calicanto que existe en la parte de ese Departamento, para dirigir las aguas por debajo del puente; y que esta obra hecha con el solo objeto de conservar un terreno que fué ganado al río, ha sido y es perjudicial al referido puente, habiendo causado, en aquel año, un serio desperfecto en la base situada á la parte del Departamento de Potosí.

Estima este Ministerio que el informe anterior no es suficiente para que pudiera tomar una determinación acertada en el asunto; y, en tal virtud, autoriza á Ud. para que, de acuerdo con la Junta Central de Caminos que Ud. preside, y consultando opiniones autorizadas en el asunto, dicte la resolución que sea más conveniente para los intereses generales y la seguridad del puente sobre el Pilcomayo, con cargo de cuenta á este Despacho.

En cuanto al presupuesto elevado por esa Prefectura para atender á las reparaciones del referido puente, él fué ya decretado en 19 de mayo último, por la cantidad de Bs. 211, según lo anuncié en oficio de la misma fecha. Como pareciese extraña la aseveración del Subprefecto del Cercado, de que aquel presupuesto no había sido aun decretado, mandé hacer las averiguaciones del caso, resultando qne la respectiva orden de pago se había extraviado en el Tesoro Nacional, cuyo Director asegura que el día de hoy remitirá la expresada suma, por giro telegráfico, para el objeto á que está destinada.

Dios guarde á Ud.

Andrés S. Muñoz.

Ministerio de Fomento é Instrucción Pública. — La Paz, 3 de octubre de 1903.

Al H. Diputado Nacional señor doctor don Venancio Jiménez.

Presente.

Señor:

Tengo la honra de corresponder á su atenta comunicación de fecha de ayer, manifestándole que este Ministerio accede con todo placer á la insinuación que le hace Ud., respecto á permitir que el Ferrocarril Decauville que sirve para el trabajo de defensivos en el río Rocha, sea trasladado, temporalmente y tan solo por el número necesario de días, á la región del Prado de Cochabamba, con el objeto de facilitar el acarreo de cascajo y arena gruesa, indispensables para cubrir las calles del referido paseo público de aquella ciudad, á fin de embellecerlas y de hacerlas más cómodas é inalterables en toda estación, evitando el lodo, el fango y el polvo, que perjudican al público, para el trajín ordinario en los días de gran concurrencia. En esta virtud, espero que el H. Concejo Municipal de Cochabamba, ó Ud. como su Presidente titular, me comuniquen, oportunamente, la época en que se ha de necesitar la traslación del Decauville, para impartir las órdenes del caso á la Prefectura respectiva, en el entendido de que todos los gastos relativos á dicha traslación, tanto del lugar en donde funciona actualmente á la región del Prado, como de éste á aquel, se harán por cuenta del Tesoro Municipal.

En cuanto al punto referente á que el Supremo Gobierno emprendiera la obra con fondos nacionales de obras públicas, tengo el sentimiento de significar á Ud. que, á pesar de los vivos deseos que le animan en este sentido, como tuve ocasión de comunicar verbalmente á Ud., no le es posible hacer tal erogación; pues Ud., H. Representante Nacional, como todo el país, conoce, perfectamente la desastrosa situación económica por la que atraviesa el Tesoro Fiscal, que no puede compararse, en verdad, con el estado menos angustioso de los Tesoros Departamentales y Municipales de la República, por no tener éstos que atender á la administración general y á tantas y tan urgentes necesidades de cada momento, como aquel.

Deplorando, pues, no poder satisfacer esta segunda parte de su insinuación, por los fundados motivos que, á nombre del Gobierno dejo señalados, me es grato repetirme de Ud. muy atento seguro servidor.

Andrés S. Muñoz.

Ministerio de Fomento é Instrucción Pública.—La Paz, 25 de octubre de 1903.

Al señor Prefecto y Comandante General del Departamento de La Paz.

Presente.

Señor:

Me he informado, por su atento oficio de 14 de septiembre último, del estado de deterioro en que se encuentra el puente colocado sobre el río Choqueyapu, en el camino que conduce de esta ciudad á la Villa de Obrajes, y de que el señor Presidente del H. Concejo Municipal de este Departamento, á quien le insinuó esa Prefectura la conveniencia de mandar reparar el indicado puente, ha manifestado no estar dentro de las atribuciones del Concejo la reparación solicitada, por encontrarse colocado fuera del radio urbano de la ciudad.

En virtud de lo expuesto, este Ministerio determina que, de conformidad á lo prescrito por la Ley de 17 de diciembre de 1901 y Decreto Reglamentario de 10 de abril de 1902, la Junta Central de Caminos del Departa-

mento, dignamente presidida por Ud., se haga cargo de las reparaciones que deben hacerse en el puente del río Choqueyapu situado en el camino de esta ciudad á Obrajes, haciendo uso de los recursos de la prestación vial y sujetándose á la dirección técnica del Arquitecto del Estado, don Antonio Camponovo, á quien se le pasa en esta fecha la orden respectiva.

De Ud. atento seguro servidor.

Andrés S. Muñoz.

Ministerio de Gobierno y Fomento.—La Paz, 20 de febrero de 1904.

Al señor Presidente de la Junta Impulsora de la Obra de la Catedral, Ilustrísimo Obispo de la Diócesis de Nuestra Señora de La Paz, R. P. Fray Nicolás Armentia.

Presente.

Señor:

A fin de dar estricto cumplimiento al Supremo Decreto de 15 de enero de 1897 y en ejercicio de la facultad conferida al Poder Ejecutivo por el artículo 2.°, el Ministerio de mi cargo abriga el propósito de efectuar la renovación del personal de tres miembros de la Junta impulsora que V. S. I. dignamente preside, así como el nombramiento del Tesorero *ad honorem* á que se refiere la citada disposición.

En tal virtud y para dar cima á esta determinación tengo la honra de dirigirme á V. S. I. solicitándole quiera darme conocimiento de los miembros de la Corporación que hubiesen cesado en sus funciones el 24 de enero último, conforme al Supremo Decreto ya citado.

Además de la atribución á que he hecho referencia, el artículo 6.° prescribe que el Tesorero de la Junta debe elevar trimestralmente, ante este Ministerio, el estado de las cuentas y de la obra, por intermedio de la Dirección General de Obras Públicas. Según informes oficiales que tiene recibidos este Ministerio, el Tesoro Departamental ha entregado á la Junta la suma de Bs, 209,333-33, desde el año 1898 hasta 1903 inclusive, en esta forma:

En	1898.....	Bs.	40,000.—
"	1899.....	"	40,000.—
"	1900.....	"	40,000.—
"	1901.....	"	46,000.—
"	1902.....	"	40,000.—
"	1903.....	"	3,333-33
		Son Bs.	209,333-33

Como las cuentas relativas á la inversión de fondos y estado de la obra no son aun conocidas por el Gobierno, me permito rogar á V. S. I. se sirva ordenar su remisión al señor Tesorero de la Junta, ejercitando de esa suerte una función de superioridad gerárquica tan acertadamente entregada á sus altos merecimientos.

Este Ministerio procurará dar á la Corporación que V. S. I. dignamente preside, todas las facilidades que estén á su alcance para colaborar á los fines de su labor trascendental.

Aprovecho de esta ocasión para ofrecer á V. S. I. las seguridades de mi alta y distinguida consideración.

Luis Ipiña.

Varios

Ministerio de Fomento é Instrucción Pública.—La Paz, 1.º de septiembre de 1903.

Al señor Administrador General del Ferrocarril de Guaqui á La Paz.

Presente.

Señor:

El Supremo Gobierno ha aceptado los servicios gratuitos, espontáneamente ofrecidos por el naturalista francés del Museo de París, señor Georges Courty, para practicar excavaciones y hacer estudios científicos en las ruinas de Tiaguanaco. En tal virtud, el señor Presidente Constitucional de la República ordena, que se sirva Ud. poner á disposición de dicho señor, un mayordomo y 24 peones, de entre los que se encuentran al servicio del Ferrocarril, y, además, 24 picos y 24 palas, á fin de que ejecuten las labores que indique el señor Courty; debiendo pagarse los salarios correspondientes á esos 25 hombres en la forma acostumbrada para las obras del Ferrocarril, cargando la erogación en la cuenta especial que éste tiene abierta al Supremo Gobierno.

A la conclusión de los trabajos del señor Courty, que durarán más ó menos de 30 á 40 días, ó más si así fuese necesario, cuidará Ud. de remitir al Ministerio, para los efectos consiguientes, un detalle de los gastos que se hubieran efectuado, con este motivo. Es probable que el señor Courty parta de esta ciudad, el próximo juéves 3 del mes en curso.

Finalmente, recomiendo á Ud. que preste á aquel naturalista todas las facilidades posibles para el mejor éxito de sus exploraciones, proporcionándole desde luego, *pasaje libre* en el Ferrocarril, todas las veces que tuviera necesidad de hacer uso de él.

Dios guarde á Ud.

PANDO.—*Andrés S. Muñoz.*

Ministerio de Fomento é Instrucción Pública.—La Paz, 1.º de septiembre de 1903.

Al señor Prefecto y Comandante General del Departamento de La Paz.

Presente.

Señor:

El naturalista francés señor Georges Courty, debe practicar, en pocos días más, excavaciones y estudios científicos en las ruinas de Tiaguanaco, durante 30 á 40 días, ó más, si lo creyere conveniente, para lo cual se ha ordenado al señor Director y Administrador General del Ferrocarril de Guaqui á La Paz, le proporcione un mayordomo y 24 trabajadores, con sus respectivos picos y palas, y pasaje libre en los trenes del Ferrocarril, cuantas veces necesitare hacer uso de él.

Sírvase Ud., señor Prefecto, coadyuvar, de su parte, al cumplimiento de los deseos que abriga el Supremo Gobierno, en el sentido de fomentar los importantes estudios que debe efectuar el señor Courty, impartiendo, para el efecto, las órdenes más precisas á las autoridades del cantón Tiaguanaco y especialmente al Corregidor, á fin de que le presten todo apoyo y facilidades en el desempeño de su comisión, siendo probable que dicho señor se dirija á aquel lugar, el día juéves 3 del mes en curso.

Saludo á Ud. con este motivo y me repito su atento seguro servidor.

Andrés S. Muñoz.

Ministerio de Fomento é Instrucción Pública.—La Paz, 1.º de septiembre de 1903.

Al señor Georges Courty, Naturalista del Museo de París.

Presente.

Señor:

Tengo la satisfacción de manifestar á Ud. que el Supremo Gobierno de Bolivia se congratula en aceptar los importantes servicios que, espontánea y gratuitamente, se ha dignado Ud. ofrecerle, para hacer excavaciones y estudios arqueológicos en las ruinas de Tiaguanaco.

En tal virtud, se imparten las órdenes respectivas al señor Thomas Clive Sheppard, Director y Administrador General del Ferrocarril de Guaqui á La Paz, á fin de que proporcione á Ud. un Mayordomo y 24 trabajadores con 24 picos y 24 palas, para que se ocupen, durante el tiempo que Ud. conceptúe necesario, de los trabajos que ha de dirigir Ud., y le preste todas las facilidades que le sean posibles, dándole pasaje gratuito en los trenes del Ferrocarril que administra, y pudiendo Ud. por consiguiente, emprender el viaje á Tiaguanaco, el próximo juéves 3 del presente mes, si no tiene inconveniente.

También se ha dirigido este Ministerio al señor Prefecto del Departamento de La Paz, indicándole que comunique las órdenes precisas á las autoridades de su jurisdicción, y muy especialmente al Corregidor del cantón Tiaguanaco, para que presten á Ud. igualmente toda clase de facilidades en las exploraciones que ha de efectuar.

Cúmpleme expresar á Ud. que el Gobierno desea conocer, constantemente, el curso de sus exploraciones y estudios, para lo cual insinúa á Ud. se sirva comunicarle frecuentes informaciones de los resultados que obtenga en sus labores, á medida que ellas avancen.

Es entendido que todos los ejemplares de las antigüedades arqueológicas que encuentre Ud., quedarán á disposición del Gobierno de Bolivia; pudiendo Ud. recoger los duplicados para llevarlos al Museo de París, como obsequio que, por intermedio de Ud., quiere hacerle este Gobierno.

Felicitando á Ud. por haberse propuesto llevar á cabo una exploración que puede ser el punto de partida de importantes descubrimientos científicos que honrarán su nombre y aumentarán un lauro más al país que, con el sabio Champollion, ha comenzado á reconstruir la historia y civilización egipcias, me es honroso suscribirme su atento seguro servidor.

Andrés S. Muñoz.

Ministerio de Fomento é Instrucción Pública.—La Paz, 4 de septiembre de 1903.

Al señor Director de la Oficina Nacional de Inmigración, Estadística y Propaganda Geográfica.

Presente.

Señor:

Me he impuesto con verdadera satisfacción, del contenido de su atento oficio de 24 de agosto último, en el que pone Ud. en conocimiento de este Ministerio, que la "Misión Científica Francesa en la América del Sur", organizada bajo los auspicios y dirección de los señores G. de Créqui Montfort y E. Senéchal de la Grange, ha terminado el lleno de su programa, en estos últimos días, con la exploración del lago Titicaca; que el objeto que ella se ha propuesto, ha sido el de formar colecciones etnográficas, antropológicas, zoológicas, botánicas y geológicas, y de documentos fisiológicos relativos á la vida en las grandes alturas, á la vez que el estudio geográfico de las comarcas que tenía que recorrer; que el itinerario que ha seguido comprendió parte de la República Argentina y de Chile y muy principalmente el altiplano boliviano, visitado durante tres meses desde Calama hasta el lago Titicaca inclusive; y que los estudios llevados á cabo por el distinguido personal que la compone, serán publicados en el extranjero.

El Ministerio de mi cargo se congratula de que la referida agrupación científica haya llenado en todas sus partes el programa que se propuso en su viaje de investigación, y hace constar, por el digno intermedio de Ud., como lo hará también directamente, la gratitud del Gobierno de Bolivia para el selecto personal de la Misión, por los importantes trabajos que ha efectuado en el territorio de la República, que, indudablemente, serán de beneficiosos resultados para el país, y un voto de aplauso merecido á que se han hecho acreedores los señores Créqui Montfort y Senéchal de la Grange, por haber iniciado y llevado al terreno de la práctica, con todo desprendimiento, exploraciones de tanta significación como la actual.

Ahora mismo y mediante la eficaz cooperación que le presta el Gobierno, se ocupa el señor G. Courty, agregado al Museo de Historia Natural de París, de hacer estudios arqueológicos en las notables ruinas de Tiaguanaco.

Con tan plausible motivo, me repito de Ud. atento servidor.

Andrés S. Muñoz.

Ministerio de Fomento é Instrucción Pública.—La Paz, 25 de septiembre de 1903.

Al señor Georges Courty, Naturalista de la Misión Científica Francesa.

Presente.

Señor:

Tengo el agrado de acusar recibo de su atenta comunicación de 20 del mes en curso, en la que informándome acerca de los trabajos de excavación que practica Ud en las ruinas de Tiaguanaco, por encargo del Gobierno de Bolivia, se sirve poner en mi conocimiento que ha encontrado Ud. monolitos de piedra arenisca roja, devoniana, que si bien tienen mucha analogía, en cuanto á su forma con los existentes en Egipto, difieren de éstos en que los de Tia-

guanaco solo tienen grabados de ornamentación, y no una escritura simbólica como aquéllos; que ha examinado Ud. un cerro que, á primera vista, le pareció artificial, habiendo empezado, á partir de ese lugar, la excavación metódica y descubierto una muralla de circunvalación; una canalización, que probablemente debe rematar en algún templo enterrado; y dos muros, próximos á la maravillosa obra de arte que es la puerta esculpida de las ruinas de Tiaguanaco; y que los muros han comenzado á ser destruídos, en las noches, por los indígenas del lugar, por lo que ha suspendido Ud. sus exploraciones.

Felicitándole por los valiosos descubrimientos que ha principiado Ud. á hacer, y á fin de proseguirlos, en las mejores condiciones posibles, ha resuelto el Gobierno continuar facilitándole sus estudios y garantizar los descubrimientos que llegue Ud. á efectuar, enviando á Tiaguanaco un piquete de fuerza pública encargado de resguardar el lugar de las excavaciones é impedir la acción destructora de los indígenas, pudiendo Ud., con este apoyo, volver inmediatamente á reanudar sus exploraciones.

Con toda consideración, me repito de Ud. muy atento seguro servidor.

Andrés S. Muñoz.

Ministerio de Fomento é Instrucción Pública.—La Paz, 21 de octubre de 1903.

Al señor Presidente de la Sociedad Geográfica de La Paz.

Presente.

Señor:

En contestación á su atento oficio de 16 de los corrientes, en el que solicita Ud. la concesión de 12 pasajes libres de ida y vuelta en el Ferrocarril de Guaqui á La Paz, para los miembros de la comisión que esa Sociedad constituirá en Tiaguanaco, con el objeto de estudiar las ruinas que existen en ese lugar para publicar una obra histórica y descriptiva de dichas ruinas, tengo el agrado de trascribir á continuación, la orden pasada á la Administración del Ferrocarril de Guaqui á La Paz, concediendo los pasajes solicitados, en la forma insinuada por Ud.

Dicha orden dice:

"Al señor Director General de Obras Públicas y Administrador del Ferrocarril de Guaqui á La Paz.—Presente.—Señor:—La Sociedad Geográfica de La Paz ha de constituir en el pueblo de Tiaguanaco una comisión compuesta de *doce miembros*, con el objeto de hacer estudios de las ruinas que existen en ese lugar, para publicar, con los resultados obtenidos, una obra histórica y descriptiva, referente á aquellas ruinas.—Siendo de interés nacional el objeto que se propone alcanzar la Sociedad Geográfica de La Paz, este Ministerio resuelve que la Administración de su cargo conceda gratuitamente, doce pasajes de ida y vuelta á Tiaguanaco, en el Ferrocarril de Guaqui á La Paz, para los miembros de la indicada comisión, que partirán de esta ciudad en el tren mixto del viernes 23 del presente mes, pudiendo el personal superior de la Oficina Nacional de Inmigración, Estadística y Propaganda Geográfica, que irá á Tiaguanaco adjunto á la Comisión de la Sociedad Geográfica, hacer uso del Ferrocarril para pasar hasta Guaqui.—El 50 o/o que debía pagarse por el valor de los 12 pasajes concedidos, lo cargará Ud. al Supremo Gobierno, en la cuenta "Ruinas de Tiaguanaco", que tiene Ud. abierta en los libros del Ferrocarril, en la misma forma que se cargan los pasajes y gastos ocasionados por la comisión del señor Courty.—Dios guarde á Ud.—Andrés S. Muñoz."

El Ministerio de mi cargo encuentra muy laudable el objeto que se propone alcanzar la Sociedad Geográfica dignamente presidida por Ud., y espera feliz éxito en la publicación de la obra histórica y descriptiva de las ruinas de Tiaguanaco.

Saludo á Ud. con este motivo y me repito su atento seguro servidor.

Andrés S. Muñoz.

Ministerio de Fomento é Instrucción Pública.—La Paz, 24 de octubre de 1903.

A los señores Secretarios de la H. Cámara de Diputados.

Presentes.

Señores:

Por resolución suprema de 9 de mayo último, se aceptó la propuesta presentada por el señor Federico G. Eulert, para establecer una "Compañía Nacional de Remolcadoras" para la navegación del Lago Titicaca, con cargo de darse cuenta al Poder Legislativo.

Habiéndose dado cumplimiento á esta última parte de la concesión, en la Memoria que he tenido la honra de presentar á la actual Legislatura, el concesionario señor Eulert, pide se remita á las HH. Cámaras la propuesta aceptada, solicitando se produzca aprobación explícita sobre las cláusulas *décima* y *undécima;* y, accediendo á la petición, me es satisfactorio adjuntar al presente oficio, la solicitud del señor Eulert y un ejemplar legalizado del auto de concesión, para los efectos consiguientes.

Con sentimientos de distinguida consideración, me repito de los señores Secretarios, muy atento y seguro servidor.

Andrés S. Muñoz.

Ferrocarril de Viacha á Oruro

CONTRATO

Un contrato (ad referendum) hecho este 2.° día de mayo de 1904, entre el *Supremo Gobierno de Bolivia* por una parte y la *Peruvian Corporation* por la otra.

Por cuanto el Supremo Gobierno de Bolivia, plenamente autorizado por las leyes de 25 de octubre de 1900 y 19 de diciembre de 1901, para estipular las condiciones de un contrato para la construcción del ferrocarril de Viacha á Oruro, concede á la "Peruvian Corporation Limited," el derecho de construir y explotar el mencionado ferrocarril y la "Peruvian Corporation Limited" por su parte acepta la concesión hecha por el Supremo Gobierno, se ha convenido entre ambas partes lo siguiente:

1.° *Concesión.*—El Supremo Gobierno de Bolivia concede á la "Peruvian Corporation Limited" el privilegio exclusivo de construir y explotar un ferrocarril desde Viacha hasta Oruro, por el término de 50 años á contar de la fecha de este convenio y se compromete á no construir ni á permitir la construcción por otra sociedad anónima ó persona, particular de otra línea férrea entre estos puntos durante este término.

2.° *Zona.*—El Supremo Gobierno concede á la "Peruvian Corporation Ltd." por el término de cincuenta años, el derecho exclusivo de construir ramales dentro de la zona de cincuenta kilómetros de la línea en ambos lados.

3.° *Capitales.*—La "Peruvian Corporation Ltd." se compromete á construir una línea de ferrocarril de un metro de trocha entre la estación de Viacha hasta empalmar con la línea de Antofagasta (Chile) & Bolivian Railway Company Limited, en Oruro, ó sea una distancia de doscientos y veinte kilómetros más ó menos, por la cantidad de quinientas y cincuenta mil libras esterlinas, según el presupuesto adjunto.

4.° *Plazo para la construcción.*—La "Peruvian Corporation Ltd." se compromete construir una línea é inaugurarla para el tráfico público dentro de un plazo de tres años á contar desde la fecha de este contrato debidamente aprobado y elevado á escritura pública.

5.° *Intereses.*—El Supremo Gobierno de Bolivia, en virtud de la Ley de Congreso de 25 de octubre de 1900, garantiza el interés del seis por ciento anual sobre la cantidad de quinientas y cincuenta mil libras esterlinas, á contar desde el día en que se habilite la línea para el servicio público. Para los efectos de esta cláusula, la "Peruvian Corporation Ltd.," elevará semestralmente á la Dirección General de Obras Públicas, un estado del movimiento del tráfico en el semestre, con detalles de los gastos de explotación y los datos estadísticos referentes al movimiento de la línea, y el Supremo Gobierno tendrá el derecho de examinar los libros del ferrocarril para la debida verificación de las cuentas presentadas. Para este efecto no será necesario que los libros de cuentas salgan de la oficina de la "Peruvian Corporation Ltd."

6.° *Intereses durante la construcción.*—Los intereres durante la construcción, serán abonados á la "Peruvian Corporatión Ltd.," cada semestre, á razón del seis por ciento anual, y serán calculados en conformidad con el importe de los certificados de trabajo, extendidos por la Dirección General de Obras Públicas.

7.° *Fondo de garantía.*—El Supremo Gobierno depositará mensualmente, en el Banco de Inglaterra, Londres, ó en otro Banco, aprobado á la orden del señor Ministro de Fomento, los fondos provenientes del estanco de alcoholes y aguardientes, y de estos fondos pagará, cada semestre, los intereses devengados, previo visto bueno de la Dirección General de Obras Públicas.

8.° *Aumento de Capital.*—La "Peruvian Corporation Ltd.," agregará al capital original de la línea, el costo de todas las obras de carácter permanente y del material rodante y fijo que sea necesario adquirir durante el término de este contrato, con la autorización del Supremo Gobierno, previo informe de la Dirección General de Obras Públicas.

9.° *Tarifas.*—Para las tarifas de pasajeros y de carga se fijarán como base las que rigen actualmente en el ferrocarril de Guaqui á La Paz y con el cambio entre 18 y 20 peniques. Si el cambio baja ó sube á 18 ó 22, respectivamente, se aumentarán ó disminuirán las tarifas proporcionalmente al cambio fijo de 19 peniques.

10. *Rebaja de tarifas.*—Cuando el rendimiento neto de la línea alcance á pagar seis por ciento, sobre el capital invertido en su construcción, el Supremo Gobierno tendrá derecho de acordar nuevas tarifas, en relación con el movimiento del tráfico y las entradas.

11. *Reembolso de intereses.*—Cuando el rendimiento neto de la línea exceda el diez por ciento sobre el costo de la línea, el Supremo Gobierno re-

cibirá el exceso en reembolso de las sumas pagadas por los efectos de la garantía.

12. *Materiales de construcción.*—Todos los materiales para la construcción de cualquier otro ferrocarril, cuya construcción se resuelva por el Supremo Gobierno, se trasportarán por la mitad de la tarifa de quinta clase.

13. *Empleados Públicos.*—Los empleados públicos, viajando en servicio, los oficiales del Ejército, tropas de artillería, municiones, equipaje, bagajes, así como todos los materiales destinados á la construcción ó mejoramiento de edificios públicos de la Nación, se trasportarán por la mitad de las tarifas respectivas, establecidas en conformidad con los decretos del Supremo Gobierno, sobre el particular.

14. *Trasporte de valijas postales.*—Las valijas postales para ó del exterior, como entre las estaciones del ferrocarril, se trasportarán gratis, y la "Peruvian Corporatión Ltd." dará libre pase al conductor de la correspondencia.

15. *Telégrafo.*—La "Peruvian Corporation Ltd." cobrará para los telegramas del público la tarifa corriente en los Telégrafos del Estado, y cobrará la mitad de la tarifa para los telegramas oficiales.

16. *Derechos aduaneros.*—Todos los materiales de vía permanente, material rodante, maquinarias, herramientas y útiles, así como los materiales que se necesitaren para la explotación de la línea ó para la construcción de otras obras adicionales que fueren necesarias durante el término de este contrato, serán importados libres de derechos aduaneros. El ferrocarril quedará libre de todo impuesto ó gravamen de cualquier naturaleza, sea fiscal, departamental ó municipal.

17. *Multa y premio.*—Por cada mes que la conclusión de la obra pase de los tres años estipulados en este contrato, la "Peruvian Corporation" pagará al Supremo Gobierno, la cantidad de 500 libras esterlinas; y el Supremo Gobierno pagará á la "Peruvian Corporation Ltd.," la cantidad de 500 libras, por cada mes que anticipe la inauguración de la línea. Esta suma se pagará del fondo de garantía.

18. *Compra del Ferrocarril.*—El Supremo Gobierno tendrá derecho de adquirir el ferrocarril, con todo su material rodante y fijo, después del término de este contrato, si así lo cree conveniente, por su valor calculado en el término medio de las entradas netas de los cinco años anteriores, capitalizados en seis por ciento anuales.

19. *Transferencia del contrato.*—La "Peruvian Corporation Ltd." tendrá el derecho de transferir este contrato y la línea construída, á una empresa ó sociedad anónima, formada en el extranjero para este objeto.

20. *Ferrocarril de Guaqui á La Paz.*—Queda entendido que durante el plazo de este contrato, la "Peruvian Corporatión Ltd.," explotará el ferrocarril de Guaqui á La Paz, con el muelle y dependencias, así como la bajada. El producto neto de 40 por ciento de las entradas brutas, una vez que esté completamente reembolsado, la "Peruvian Corporatión Ltd." del capital é intereses avanzados por ella al Supremo Gobierno, según contrato especial, referente á esta línea y á la bajada, de esta misma fecha, se dividirá en la proporción de setenta y cinco por ciento para el Supremo Gobierno de Bolivia, y veinte y cinco por ciento para la "Peruvian, Corporation," como compensación por su ayuda en la realización de esta obra.

21. *Compra del Ferrocarril de Guaqui á La Paz.*—La "Peruvian Corporation Ltd.," tiene también el derecho de comprar el ferrocarril de Guaqui á La Paz (Alto) en cualquier momento, durante los primeros siete años de este contrato, por la suma de ciento setenta mil libras esterlinas (£ 170,000) *plus* el capital adicional invertido, con la sanción del Supremo Gobierno de Bolivia. Esta suma se pagará al contado, deduciendo la deuda liquidada en la fecha de la compra del Supremo Gobierno de Bolivia á la "Peruvian Corporation Ltd." También tendrá el derecho, la "Peruvian Corporation Ltd.,"

de comprar la bajada á La Paz, por la suma de cincuenta y cinco mil libras esterlinas (£ 55,000,) durante el mismo tiempo y bajo las mismas condiciones.

Si no se realizan estas compras en el plazo de siete años, el precio de compra de ambas líneas será lo que resulte de la capitalización al seis por ciento (6 *o/o*) del producto neto de los cinco años anteriores á la fecha de la compra.

Este contrato se firma ad referendum, en el *Consulado de Bolivia*, en la ciudad de Valparaíso, Chile, el día 2 de mayo de 1904, por el *Director General de Obras Públicas de Bolivia*, Thomas Clive Sheppard y el *Representante de la Peruvian Corporation Limited*, Alfredo Schatzmann, y entrará en vigencia después de aprobado por el *Supremo Gobierno de Bolivia* y el *Directorio de la "Peruvian Corporation Limited,"* en Londres, Inglaterra.

Hecho en Valparaíso, Chile, el 2 de mayo de 1904.

T. Clive Sheppard, Director General de Obras Públicas

p. p.—The Peruvian Corporation Ltd.

A. Schatzmann.

Distancia.....	220
Más.....	5
Y.....	10
Total.....	*235*

Cantidad		*Descripción*
225	Kms.	*Estudios.*—Locación definitiva. Pl ciones y dibujos.....
		Terreno.—(Sitio.) Estación de O1
1.125,000	C. M.	*Movimiento de tierra.*—(5 metros corrido.)—Terraplén y de
10,000	"	Caminos públicos.....
15,000	"	Desviaciones de ríos.....
45,000	"	Movimiento de tierra en estaciones
10,000	Tonl.	*Vía permanente.*—Rieles (45 lbs.)
335,000	No:	Durmientes.....
240	Tonl.	Eclisas.....
100	"	Tornillos.....
200	"	Clavos.....
30,000	"	Trasporte al sitio.....
235	Kil.	Colocar vías.....
235	"	Lastrar la vía.....
50	No:	Pares de cambios y cruzamientos.
600	Tonl.	*Puentes y alcantarillas.*—Hierro e
25,000	C. M.	Albañilería.....
23,000	"	Excavaciones.....
7	No:	*Material Rodante.*—Locomotoras
5	"	Coches de primera.....
5	"	Coches de segunda.....
5	"	Furgones.....
45	"	Bodegas.....
15	"	Carros planos.....
1	"	*Edificios.*—Depósito de carga Via
2	"	Id id id Or

Informe de la Misión Geológica

Traducción

Potosí, 29 de mayo de 1904.

Señor Ministro de Fomento.

De acuerdo con vuestra orden, el señor Araníbar, Prefecto de Cochabamba, ha tenido á bien remitirme muestras de carbón, las que he examinado cuidadosamente.

Los pocos recursos de que uno dispone en Potosí, me han impedido hacer un análisis completo, y sobre todo, determinar el poder calorífico del carbón.

A continuación le comunico los resultados, tan exactos como ha sido posible obtenerlos, ayudado del señor Soux.

Carbón del Chimoré.

Sustancias volátiles	24	o/o
Carbono	47.5	"
Ceniza	28.5	"

Carbón de Apilla-pampa

Sustancias volátiles	22.9	o/o
Carbono	45	"
Ceniza	32	"

Un poco de azufre, en cantidad apreciable, sobre todo en el examen mineralógico.

Me parece por lo tanto mejor el carbón del Chimoré:

No contiene azufre.

Tiene mayor cantidad de sustancias volátiles y coke.

Contiene menor cantidad de ceniza.

Ambos carbones, por otra parte, arden bien; más aquel del Chimoré, menos compacto, arde mejor dejando menos residuos.

Téngase presente, que, el informe que antecede se refiere á las muestras que me fueron remitidas y las que he ensayado.

Pero, puedo asegurar que las muestras son de carbón, desgraciadamente demasiado rico en cenizas, á causa de pequeñas vetas de *pizarra* intercaladas.

El carbón parece bastante bueno: quema con llama intensa, es rico en sustancias volátiles y podría ciertamente utilizarse para la producción de gas (especialmente aquel del Chimoré.)

Ignoro si las muestras que he analizado son especiales; los análisis que preceden se refieren solamente á esas muestras.

He sacado en consecuencia que, existe carbón en esa región, y carbón que podría prestar servicios á la industria.

Sería necesario saber:

1.° Si todo el carbón es igual al que se me ha remitido.

2.° La formación de la región: el espesor y la constancia de las capas carboníferas.

3.° La dirección y la continuidad de las capas.

Estas tres cuestiones no podrían ser resueltas sino mediante un estudio de la región. Mas, en vista de las concesiones que el Gobierno ha podido acordar recientemente y que todos, ciertamente, habrán dado principio á los trabajos, me parece preferible esperar algunos meses. Las pequeñas galerías que se abran permitirán entonces ver mejor y juzgar concienzudamente sobre los yacimientos en el lugar.

Opino, pues, señor Ministro, que vale más, en el interés de Bolivia, no modificar mi itinerario.

Potosí, Tupiza, Chorolque, Hocha-Pulacayo, Colquechaca y vuelta á Oruro, pasando por la región de Capinota y Cochabamba.

Espero, señor Ministro, que Ud. no encontrará inconveniente alguno, á mi manera de pensar.

Mañana parto para Porco y Yura: mi viaje durará de 12 á 15 días; á mi regreso espero sus órdenes, si se sirve trasmitírmelas.

Dígnese aceptar, señor Ministro, con todos mis agradecimientos, las expresiones de mis sentimientos más respetuosos y los más abnegados.

A. Dereims—Jefe de la Sección Geológica.

Son conformes:—

Carlos Gutiérrez,
Oficial Mayor de Gobierno y Fomento.